Felieton
NIE JESTEŚMY SAMI NA JEZDNI
Witold Rychter

Nr 5

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

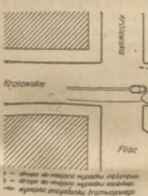
ROK DRUGI — Warszawa, 1 kwiecień 1949 — CENA 25 ZŁ

DWIE CHEVROLETY *zniszczone!*

Marzec i początek kwietnia szczególnie niebezpieczne dla kierowców

W dniu 17 marca o godzinie 8,35 wydarzyła się katastrofa, której ofiarą padły dwie nowiutkie Chevrolety. Obecny przy wypadku korespondent „Za Kierownicą" dokonał natychmiast zdjęć i sporządził dokładny opis sytuacyjny.

MIEJSCE: Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście u wylotu ul. Królewskiej. Nawierzchnia asfaltowa, bardzo śliska (świeża warstwa roztapiającego się śniegu). Ruch pojazdów znikomy.



PRZEBIEG:

Chevroleta ciężarowa chciała zmienić kierunek jazdy. Szybkość wozu mała, gdyż kierowca dopiero ruszył z miejsca i jechał około 50 m. Po „wyrzuceniu" strzałki Władysław Pękała otworzył jeszcze drzwi szoferki i wyjrzał dla dokładniejszego sprawdzenia co się za nim dzieje. W tym momencie osobowy Fleetmaster „wladował się" w bok ciężarówki. Siła uderzenia przesunęła przód ciężarówki na około 2 m.

Chevroleta osobowa jechała wzdłuż Krakowskiego Przedmieścia. Jej droga hamowania wynosiła ok. 40 m. (ślady na śniegu były wyraźne, chociaż częściowo zadeptane). Świadkowie wypadku stwierdzili, że szybkość osobówki była „duża", a z chwilą hamowania samochód wpadł w poślizg, tj. koła nie obracały się, a wóz jechał dalej. Szybkości Chevrolety - Fleetmaster definitywnie nie ustalono. Kierowca osobówki — Bartko Leon — twierdził, że jechał ok. 20 — 25 km/godz. Natomiast Pękała Władysław oświadczył, że osobówka jechała z szybkością około 40 — 45 km/godz. jeszcze w niewielkiej odległości od jego wozu tj. na skrzyżowaniu z ul. Królewską.



SZUKALI SIĘ W KORCU MAKU

A co z tego wynikło? Przód osobówki zupełnie wgnieciony (silnik na szczęście ocalał!). Ciężarówka natomiast ma „pokiereszowany" bok. „Bohaterowie" wypadku: Bartko Leon (po lewej) twierdzi, że on jest w porządku. To samo zresztą powiedział przed chwilą Pękala Władysław (ten w futerku). Stara historia: winnych nie ma!

Wypadek powyższy jest jednym z wielu, jakie wydarzyły się w marcu. Miesiąc ten tak, jak i następujący po nim kwiecień, kryją w sobie poważne niebezpieczeństwa. Jeden dzień jest niby wiosenny, inny zaś całkowicie zimowy. Ponadto częste mgły deszcze zmniejszają pole widzenia i wzmagają niebezpieczeństwo poślizgu na mokrej nawierzchni, przedłużającej ponadto drogę hamowania. Ofiarą takiego dnia i „wiosennego" temperamentu obu kierowców padły opisywane przez nas „Chevrolety". Wypadek podajemy specjalnie do wiadomości wszystkich naszych Czytelników, aby stał się dla nich przestrogą. Tęskniących za szybką jazdą prosimy o wstrzymanie się do maja, gdy jezdnie będą już całkiem suche. Wszystkim zaś radzimy jeszcze raz przeczytać artykuł pt. „Mokra jezdnia" w Nr 2 „ZK".



Tysiące autobusów Skoda obsługuje linie pasażerskie w Czechosłowacji

JAKIE POJAZDY MECHANICZNE BĘDĄ PRODUKOWAĆ CZESI

W pierwszym roku planowanej pięciolatki zostanie wyprodukowanych w Czechosłowacji (cyfry w przybliżeniu): 55 tys. motocykli, 10 tys. traktorów, 25 tys. samochodów osobowych oraz 8 tys. samochodów ciężarowych i autobusów.

Z motocykli wyrabiane będą: Manet 90 ccm, Ceska Zbrojovka (CZ) 125 ccm, CZ 150 ccm, Jawa 250 ccm, Ogar 350 ccm. Traktory produkowane będą czterech typów: T — 15, T — 25, Skoda i CDK. Samochody osobowe również wyrabiane będą w czterech typach: Aero Minor, Skoda 1101, Tatra 87 i Tatraplan. Samochody ciężarowe i traktory posiadać będą 7 różnych typów: Aero 150, Skoda 706 R i Skoda 706 RO, dalej Praga RN i Praga RND i wreszcie Tatra 115 i Tatra 111.

sls.

Uwaga właściciele „SOKOŁÓW" i „SHL-ek"!

BĘDĄ CZĘŚCI ZAMIENNE

Dotychczas odczuwało się w pewnym stopniu brak części zamiennych do wytwarzanych w kraju motocykli „Sokół" i „SHL" 125 ccm. Jednakże wobec konkretnego zobowiązania zakładów produkcyjnych, trudności te winny wkrótce zniknąć. Już w ciągu najbliższych tygodni sklepy „Motozbytu" sprzedawać będą zwiększony asortyment części zamiennych do wspomnianych motocykli polskich, przy czym nabyć można zarówno części podwozia, jak i silnika.

Motocykle „Sokół" i SHL" 125 ccm sprzedawane są nadal bez ograniczeń przez Ekspozytury Rejonowe i sklepy detaliczne „Motozbyt". Natomiast Naczelna Dyrekcja „Motozbytu" w Warszawie sprzedażą detaliczną się nie zajmuje, toteż zwracanie się do niej w tych sprawach jest zupełnie nie celowe.

Przykład godny naśladowania

Surowce dla przemysłu

Autoklub RCs przeprowadził we wszystkich oddziałach zbiórkę cennych odpadków na potrzeby przemysłu.

Zbiórka pod hasłem: „Motoryzacja w darze pięciolatce" dała w rezultacie prawie 1 milion kg cennego metalu oraz przeszło 40 tysięcy gumy z wybrakowanych opon.

Czy nie należałoby pomyśleć o podobnej akcji „wymiatającej" z żelastwa i starych opon nasze garaże, warsztaty i podwórka?

sls.

2 mlj. opon dostarczy Przemysł Krajowy

Przemysł chemiczny dostarczy w roku bieżącym ponad 131 tys. sztuk opon samochodowych, 15 tys. sztuk opon motocyklowych, i ponad 2 miliony opon rowerowych. Poza tym 130 tys. dętek samochodowych, 15 tys. dętek motocyklowych i około 2 milionów sztuk dętek rowerowych.

Plan produkcji zostanie prawdopodobnie znacznie przekroczony, gdyż już w styczniu uzyskano dużą nadwyżkę. W produkcji opon samochodowych osiągnięto 102%, opon motocyklowych 120%, a opon rowerowych 110%. Również przekroczony został styczniowy plan produkcji dętek samochodowych o 22%, motocyklowych o 13% i rowerowych o 1%. **(K.)**

Ważne! ***ZAPRASZAMY na*** *Ważne!*

WIECZÓR DYSKUSYJNY

czytelników, sympatyków, współpracowników

czasopisma **„ZA KIEROWNICĄ"**

który odbędzie się w gościnnym lokalu Automobilklubu Polski
Warszawa, Nowy Świat 35, dnia 8 kwietnia b. r. o godz. 17.

Nie wypuścimy z rąk
KIEROWNICY

POLSKA i ŚWIAT za kierownicy

My, kierownicy z uwagą śledzimy rozwój międzynarodowej sytuacji. Nie może być nam obce to wszystko, co się wokół nas dzieje. Właśnie dlatego, że przodujemy w pracy nad odbudową i rozbudową naszego kraju — sprawą pokoju, a więc tym samym możliwość dalszego rozkwitu naszego państwa, stała się nam szczególnie bliska. Dał temu wyraz nasz Związek — ZZT — który wraz z całym ruchem zawodowym zgłosił swój udział w obradach Światowego Kongresu Pokoju, jaki ma się odbyć w Paryżu. Wśród kilku tysięcy delegatów z całego świata znajdą się na Kongresie przedstawiciele Związku Transportowców, aby zadokumentować naszą niezłomną wolę utrzymania pokoju, postępu i twórczej pracy.

Natomiast „świat zachodni“, pełen jest dziś alarmów wojennych. Bibisy i Voise amerykańskie szczebiocą w eterze od rana do późnej nocy o agresji i „obronie“. Pod dyktatem nowojorskich bankierów zawiera się właśnie „obronny“ pakt atlantycki i jest mowa o dalszych paktach na Morzu Śródziemnym, na Pacyfiku, na... Marsie.

Przed kim to bronią tak się zasumowani bankierzy? Zdradzimy tajemnicę poliszynela: bronią się przed zmorą kryzysu gospodarczego, zaglądającego już do Ameryki drzwiami i oknami. Bronią się przed jeszcze większą dla nich zmorą. Jest nią niewątpliwy wzrost budownictwa i dobrobytu w ZSRR i w krajach demokracji ludowej. Jest przecież rzeczą oczywistą, że to nie pokojowy i zainteresowany w pokojowym rozwoju Związek Radziecki zakłada bazy wojenne Nowemu Jorkowi pod nosem. To rosnąca w siły i potęgę baza socjalizmu i pokoju spędza sen z oczu zatroskanym o swą przyszłość worom złota.

Widowisko jest niezwykle znamienne, tempo niezmiernie szybkie. Po pierwszej wojnie światowej, po wojnie imperialistycznej, kiedy to zdawać się mogło, że powstałe z rewolucji państwo radzieckie wytrzyma co najwyżej kilka lat, „pacyfizm“ imperialistów trwał stosunkowo długo. Zwłaszcza przywódcy prawicowych socjalistów hałasowali na wiecach: „precz z wojną!“, pomagając jednocześnie pilnie burżuazji w dławieniu ruchów rewolucyjnych swoich krajów. Dziś jest inaczej. Dziś węszą bankierzy i ich wierni lokaje „agresora“, a nawet widzą już „obrońcę“. Ma nim być niedobity hitleryzm, odkarmiony na pożywce amerykańskiej, neofaszyści, arcychrześcijański Franco. Apostolski Rzym błogosławi już na zapas amerykańskich biznesmenów i japońskich samurajów jako „obrońców cywilizacji“.

Ale historia posunęła się przecież o kilka dobrych kroków naprzód. Im śpieszniej bankierom do wyciągania tomahawku wojennego ze swoich kas pancernych, tym szybciej reagują na to siły pokoju. Jesteśmy świadkami i uczestnikami potężnej ofensywy pokoju. Prowadzi ją socjalistyczny Związek Radziecki, a wraz z nim dziesiątki i setki milionów najprostszych ludzi. Jeżeli wygłodzony i zbiedzony kulis chiński przejrzał i zrozumiał w czym rzecz, jeżeli mała bohaterska Grecja broni się skutecznie, to cóż dopiero mówić o masach francuskich czy włoskich!

Imperialiści amerykańscy marzyli o wojnie automatów, o wojnie, którą by za nich prowadziły maszyny, bomby atomowe, samoloty i czołgi kierowane radarem. Ale okazuje się nie tylko, że na takie bomby znalazła by się właściwa odpowiedź, ale że bez ogromnych mas ludzkich maszyny są bez znaczenia. A masy nie chcą wojny, nie dadzą się na nią namówić, nie dadzą się bezwolnie zamienić w mięso armatnie bez wiary w sprawiedliwość sprawy, w ludzki cel krwawego wysiłku.

To wolne ludy są w ofensywie, a nie bankierzy. Pod kierownictwem klasy robotniczej wzrasta niesłychanie czujność i uprzedzająca bitność mas ludowych w obronie swego życia i przyszłości swoich narodów.. I to właśnie krzyżuje tak mocno plany imperialistów, w tym ofensywnym duchu mas ludowych upatrywać należy siłę i ufność obozu pokoju, że bankierom nie uda się rozpętać krwawej zawieruchy mimo ich paktów, zbrojeń i histerycznej propagandy.

Światowy Ruch Pokoju jest w ofensywie. W tych dniach zbiera się w samym sercu wielkiego biznesu, w Nowym Jorku, Kongres Intelektualistów w Obronie Pokoju. Rząd Trumana nie wydał wizy ks. Boulier i kilku innym znakomitym przedstawicielom świata kultury francuskiej, ale tym donioślej zabrzmi ich głos 20 kwietnia w Paryżu, dokąd zwołany został Kongres Pokoju, zainicjowany w naszym Wrocławiu. Kongres paryski będzie tym potężniejszą manifestacją, że przystąpienie do niego zadeklarowały milionowe organizacje robotnicze, związkowe i polityczne.

Sytuacja zmieniła się kardynalnie. To nie bankierzy i ich generałowie są w ofensywie — w ofensywie są ogromne siły pokoju z potęgą socjalistyczną Związku Radzieckiego na czele.

Kierownica dziejów przechodzi w inne ręce, w ręce mas ludowych i ich organizatorów, jakimi są przodujące partie klasy robotniczej. Duma narodowa, patriotyzm, ludzkość, kultura ma dziś swoich prawdziwych nosicieli i obrońców. I masy ludowe nie wypuszczą już kierownicy z rąk. Daremnie pieklą się bankierzy Wall-Streetu, daremnie knują pakty i spiski przeciwko pokojowi. Ich sprawa jest przegrana — są nas miliony!

D. J. Płoński

DWA LATA TEMU, W DNIU 28 MARCA ZGINĄŁ OD SKRYTOBÓJCZEJ KULI UKRAIŃSKIEGO FASZYSTY, JEDEN Z NAJLEPSZYCH SYNÓW POLSKI LUDOWEJ, ŻOŁNIERZ — REWOLUCJONISTA - BOHATER.

1 8 9 6



1 9 4 7

GENERAŁ „WALTER“

KAROL ŚWIERCZEWSKI

Urodzony w Warszawie, od wczesnej młodości brał udział w ruchu robotniczym. Po ewakuacji fabryki Gerlacha do Rosji, walczył, od chwili wybuchu Wielkiej Rewolucji Październikowej, w szeregach Armii Czerwonej. Wsławił się w roku 1936 swym męstwem i zdolnościami jako dowódca w obronie Republiki Hiszpańskiej. W roku 1943 był jednym z pierwszych organizatorów wojska polskiego w Związku Radzieckim. Następnie w kraju zorganizował II Armię WP i na jej czele walczył nad Nisą, pod Budziszynem i Dreznem. Po wojnie zajmował stanowisko II. Wiceministra Obrony Narodowej.

AKCJA „O“ w PKS

Planowa akcja oszczędnościowa rozpoczęła się w PKS z dniem 1 stycznia, obejmując wszystkie działy: eksploatację, administrację i placówki techniczne. Do ustalenia planów oszczędnościowych powołane zostały komitety. W skład ich wchodzi przedstawiciel ZZT, a z administracji przedstawiciel OKZZ.

W poszczególnych placówkach odbyły się narady wytwórcze. Opracowano sposoby wygospodarowania oszczędności i rozpracowano plany miesięczne na pierwszy kwartał. W opracowaniu jest plan akcji w drugim kwartale i na cały rok 1949.

Według planu zaoszczędzone zostanie 7% preliminowanego budżetu, tj. ponad ½ miliarda zł. Suma ta odprowadzana będzie do Skarbu Państwa, poza kwotą wpłacaną z dochodów przedsiębiorstwa.

Już w pierwszym okresie akcji oszczędnościowej zmniejszyło się zużycie paliwa. Zmalała wydatnie liczba wypadków oraz obniżona została ilość dni przestojowych. Wzrósł natomiast kilometraż przebiegu międzynaprawczego. Przez skasowanie pracy w godzinach nadliczbowych, a powiększenie personelu, uzyskano większą wydajność pracy, zmniejszając jednocześnie koszty administracyjne.

Celem uzyskania lepszego wykorzystania taboru, zostaną zlikwidowane linie o małej frekwencji. Będą natomiast częściej stosowane przyczepy, tak w ruchu osobowym, jak i towarowym.

Wielki wpływ na planową gospodarkę oszczędnościową będzie miała akcja szkoleniowa, jak również organizowanie kursów specjalnych dla pracowników.

Akcja „O“, dzięki bezpośredniemu połączeniu jej ze współzawodnictwem pracy, zatacza coraz szersze kręgi. Już teraz pracownicy PKS nadsyłają swoje deklaracje oszczędnościowe, wzywające kolegów do współzawodnictwa w tej dziedzinie.

K. W. Z.

DOKUMENTY ARCHIWUM MOSKIEWSKIEJ FABRYKI SAMOCHODÓW

Dziesiątki albumów w archiwum Zakładów Samochodowych im. Stalina przedstawia wzrost przemysłu motoryzacyjnego w stolicy Związku Radzieckiego. W teczkach przechowywane są dokumenty i projekty rozbudowy, raporty pierwszych brygad robotniczych i wykresy produkcji samochodów. Są tu również zdjęcia pierwszej niewielkiej ciężarówki — AMO-F-15, wyprodukowanej 7 listopada 1924 r.; samochodu ZIS-5, który dobrze zasłużył się w czasie wojny; pierwszego samochodu sportowego ZIS-Sport; luksusowej maszyny ZIS-110, nowoczesnej ciężarówki ZIS-150; autokaru ZIS-154, samochodu sanitarnego ZIS-110. Zdjęcia obrazują również produkcję zakładów od prymitywnych metod, aż do ostatniego sprzętu z automatycznymi liniami obrabiarek, jakich nie ma ani w Europie, ani w Ameryce.

W oddziale personalnym archiwum znajdują się kartoteki pracujących tu kiedyś bohaterów Związku, laureatów Nagrody Stalinowskiej, kandydatów nauk technicznych i innych wychowanków fabryki - giganta.

Dział techniczny archiwum przekazuje stale doświadczenia „młodszym“ fabrykom samochodowym w Gorki na Uralu, Mińsku, Dniepropetrowsku i innych ośrodkach przemysłu motoryzacyjnego ZSRR.

sls.

PIENIĄDZE LEŻĄ NA ULICY

Doskonałe wyniki osiągnął specjalny „zbieracz“ szosowy. Jest to po prostu samochód ciężarowy zaopatrzony w silne elektromagnesy przyciągające i zbierające wszelkiego rodzaju żelastwo na szosach. Elektromagnesy pobierają prąd o napięciu 135 Volt z generatora ustawionego na samochodzie i napędzanego silnikiem benzynowym o mocy 5 KM.

W czasie swej „pracy“ na 1 400 km odcinku drogi „zbieracz“ wyłowił 3 070 kg żelastwa!

sls.

TUNEL POD MONT-BLANC?

Rząd włoski rozpatruje obecnie projekt tunelu drogowego pod masywem Mont-Blanc. Twórcą tego gigantycznego projektu jest inżynier Dino Lora Totino z Turynu. Koszty budowy wyniosą wg dotychczasowych obliczeń, około 60 milionów franków szwajcarskich. 45 milionów mają pokryć Szwajcaria, Francja i Belgia, a pozostałe 15 milionów przeznaczają na budowę Włosi.

Tunel długości 11 700 m ma wieść z Chamaux (1 250 m n. p. m.) pod Mont-Blanc do Entreves w dolinie Aosta (1 380 m n.p.m.) W dolinie tej zostały już uprzednio rozpoczęte prace, które dały w wyniku około 500 m tunelu. Zostały jednak przerwane na zlecenie rządu włoskiego, ze względu na niektóre nieuzgodnione definitywnie punkty projektu.

R. I.

15 tysięcy traktorów na start

W tegorocznej akcji ornej w polu weźmie udział 15 tysięcy traktorów skupionych w poszczególnych ośrodkach maszynowych. Większa ich część tj. 8 tysięcy, została w ciągu ubiegłej zimy poddana naprawom. W między czasie przybędą nowe. Bądź z importu, bądź produkcji krajowej. Tak, że do końca br. nasz tabor ciągników rolniczych powiększy się o przeszło 6 tysięcy nowych jednostek.

NOWE TROLEJBUSY NADEJDĄ Z FRANCJI

Obok popularnych już u nas autobusów Chausson zakupujemy we Francji również trolejbusy marki Vetra. Już wkrótce spodziewamy się nadejścia partii tych pojazdów. Nowe trolejbusy zostaną rozdzielone pomiędzy cztery miasta: Warszawa otrzyma 15 sztuk, Wałbrzych 3 sztuki, Poznań 4 sztuki i węzeł komunikacyjny Gdynia — Gdańsk 8 sztuk.

...I NOWE TRAKTORY ZE SZWECJI

Dla celów doświadczalnych zakupił „Motozbyt“ w Szwecji kilka ciągników marki „Munktels-Bolinder“. Są one przeznaczone dla Instytutu Mechanizacji Rolnictwa w celu przeprowadzenia z nimi prób z zastosowaniem krajowego paliwa — spirytusu.

W STARANNEJ KONSERWACJI PRZODUJĄ KIEROWCY MIN PRZEMYSŁU I HANDLU PIETRZAK MARIAN, SKONIECKI STANISŁAW, RÓŻAŃSKI LEON, DZIERŻANOWSKI STEFAN

„Rozkaz o akcji oszczędnościowej spotkał się w wojsku z należytym zrozumieniem. Szereg naszych ogniw pracuje już nad planem oszczędnościowym w swej skali. Najlepsi ludzie naszego wojska — nasz liniowy, polityczny i gospodarczy aktyw, kroczą w pierwszych szeregach tej akcji".

(Z art. gen. bryg. P. Jaroszewicza)



GDZIE KOŁOBRZESCY ARTYLERZYŚCI ZNALEŹLI PIENIĄDZE

Nie od dziś kierowcy samochodowi jednostki wojskowej, stacjonującej w Kołobrzegu, dbają dobrze o swe wozy. Zorganizowali oni przede wszystkim warsztaty samochodowe, a przez dokładną i fachową konserwację samochodów przyczynili się do zaoszczędzenia milionowych sum. Oprócz tego duże oszczędności uzyskano dzięki własnym warsztatom wulkanizacyjnym — zaoszczędzając przeszło 50% dętek. Własnymi siłami urządzono również stację ładowania akumulatorów, co przyniosło nowe oszczędności.

Na nic jednak zda się praca kierowcy samochodowego — jeśli nie będzie dobrze znał swego wozu, każdej jego najdrobniejszej części, jeśli nie będzie wiedział jak dbać o niego i jak go konserwować. Toteż dowództwo jednostki na specjalnych kursach przeszkoliło już 135 kierowców samochodowych, a w najbliższym czasie uruchomi się nowe kursy.

Dzięki inicjatywie kierowców samochodowych, aktywnych członków ZMP — dla nauki wyremontowano i pięknie urządzono salę motoryzacyjną. Ze starych części samochodowych sporządzono modele i przekroje silników. Na ścianach umieszczono znaki drogowe i przepisy, które każdy kierowca znać powinien. Własnymi środkami sporządzono model małego miasteczka, na ulicach którego poruszają się, kierowane ręką przyszłego kierowcy samochodowego — wozy.

O tym, że nauka „nie poszła w las" świadczyć może fakt, że niektórzy kierowcy samochodowi przejechali już o tysiące kilometrów więcej na swych wozach, niż to było przewidziane. A samochody ich nadal jeszcze znajdują się w dobrym stanie. Do takich wzorowych kierowców zaliczają się: kpr. Józef Dusza, kpr. Kazimierz Turek, bomb. Antoni Łoboda i bomb. Aleksander Nowak.

Kierowcy ci, gdy jednostka przybyła na obecne miejsce postoju, nie myśleli o sobie. Pomyśleli przede wszystkim o swoich wozach. Nowe garaże znajdowały się niemal w ruinie. Pragnieniem każdego kierowcy stało się wtedy; aby jak najprędzej doprowadzić je do stanu używalności. Często pracowano po nocach. Założono instalację elktryczną. Opatrzono przed zimnem drzwi i okna. Wyremontowano podziurawione kulami dachy. Uporządkowano urządzenia kanalizacyjne.

Na wniosek ZMP-owców, postanowiono też jak najszybciej wyremontować stację benzynową. Dotychczas benzynę przywoziło się w beczkach, skąd rozlewano ją do zbiorników. Często, przez nieuwagę lub pośpiech wydającego, benzyna rozlewała się, lub przechowywana w nieodpowiednim pomieszczeniu parowała. To też uruchomienie stacji benzynowej stało się ambicją każdego kierowcy.

Mało tego, że stację naprawiono i uruchomiono. Prywatne firmy zażądały 120 tys. zł. za remont, kierowcy natomiast poświęcając czas wolny od zajęć i służby, wyremontowali stacje kosztem zaledwie 15 tys. zł. zakupując jedynie najniezbędniejsze materiały. Dzięki uruchomieniu stacji benzynowej, tylko w przeciągu jednego roku, zaoszczędzono 60 tys. zł.

Uzyskane przez kierowców samochodowych wyniki w dziedzinie oszczędności — były owocem nie tylko pracy samych kierowców, ale i aparatu kwatermistrzowskiego, liniowego i oficerów pol.:-wych. Wszyscy oni wspólnie pracowali nad tym, by jak najwięcej zaoszczędzić, aby z każdym dniem wzmacniać siłę naszego ludowego wojska.

Realizując Rozkaz Ministra Obrony Narodowej — w jednostce powołano już komisję oszczędnościową, w skład której weszli najbardziej aktywni, najlepsi oficerowie jednostki.

Wierzymy, że kierowcy samochodowi plan oszczędnościowy na rok bieżący, nie tylko wykonają, ale znacznie go przekroczą. Świadczy o tym ich dotychczasowa praca i wyniki.

M. Z. Brzezicki

NASZE SWIETLICE - SALE MOTORYZACYJNE





W salach motoryzacyjnych każdej jednostki samochodowej zdobywają kierowcy wiedzę techniczną i wypoczywają po pracy.

Przeprowadzka plutonu samochodowego do Gdyni

Pluton samochodów osobowych w Gdyni otrzymał nowe garaże. Duże i widne hale wyposażone zostały w pomocnicze urządzenia techniczne. Stacja obsługi ze specjalnym dźwigiem do podnoszenia samochodów, rozpoczęła swą codzienną pracę konserwacyjną. Potrafił ocenić znaczenie nowoczesnego sprzętu bosman Milion, który już teraz z łatwością spryskuje i smaruje podwozie swojej Chevroletki, „wywindowanej" wysoko w górę. Tuż obok garaży znajdują się świeżo odnowione izby, w których kierowcy mogą odpocząć, a nawet wykąpać się w zainstalowanej na miejscu łazience.

Garaże plutonów samochodów osobowych zostały wykończone przed zaplanowanym terminem. Zawdzięczać to należy dbałości Szefa Wydziału Samochodowego, któremu kierowcy plutonu wyrażają na tym miejscu swoją prawdziwą wdzięczność.

Mat Janicki Tadeusz

Poznajemy sprzęt typowy

NOWOCZESNA CIĘŻARÓWKA 2,5 t. GAZ-51

UKŁAD PRZENIESIENIA

Silnik posiada suche, jednotarczowe sprzęgło typu półodśrodkowego. [illegible]łowy ruch (luz) pedału sprzęgła przy nie pracującym silniku wynosi — 35 — 45 mm. Podczas pracy jałowy ruch zmniejsza się pod działaniem sił odśrodkowych; jednakże nawet przy największych obrotach nie powinien on być mniejszy niż 20 mm. Wielkość jałowego ruchu reguluje się zmienianiem długości cięgła łączącego dźwignię z widełkami wyłączającymi sprzęgło.

Do samochodu „GAZ-51" zastosowano skrzynkę przekładniową samochodu „GAZ-AA", po wprowadzeniu w niej niewielkich zmian. Do skrzynki przekładniowej jest przymocowana mechaniczna pompa do pompowania kół.

Wał przeniesienia (napędowy) otwartego typu składa się z dwóch części i jest zaopatrzony we wspornik. Przeguby wału przeniesienia posiadają łożyska szpilkowe.

Tylny most jest rozbieralny; główna przekładnia — stożkowa, ze spiralnym zębem; stosunek przekładniowy — 6,67:1; półosie — całkowicie odciążone; mechanizm różnicowy — posiada cztery satelity.

RAMA I ZAWIESZENIE

Rama samochodu jest tłoczona z taśmy stalowej o grubości 5,5 mm. Wysokość podłużnic wynosi 190 mm. Obie równoległe podłużnice są połączone pięcioma sztywnymi poprzecznicami.

Samochód posiada dwa przednie i dwa tylne resory. Resory przednie są podłużne, półeliptyczne. Resory tylne również podłużne, półeliptyczne; w odróżnieniu od

c. d.
ZESPOŁY PODWOZIA

przednich zaopatrzone są we wsporniki resorowe.

Zawieszenie przednich kół zaopatrzono w dwa hydrauliczne amortyzatory podwójnego działania.

KOŁA I OGUMIENIE

Koła samochodu — tarczowe o zdejmowanych obręczach; każde z kół jest przymocowane za pomocą 6 kołków. Kołki są o prawym albo lewym gwincie, odpowiednio do strony samochodu.

Wymiary opon — 750 × 20; ciśnienie powietrza w oponach — 3,5 kg/cm².

UKŁAD KIEROWNICZY I HAMULCE

Typ układu kierowniczego — ślimak sferyczny z podwójną rolką; średni stosunek przekładniowy 20,5 : 1.

Hamulce nożne — hydrauliczne, typu szczękowego, działają na wszystkie cztery koła. Płyn hamulcowy składa się z mieszaniny oleju rycynowego 40% (w stosunku wagowym) i spirytusu diecetowego — 60%.

Podczas pracy hamulców ciśnienie cieczy w układzie osiąga 70 kg/cm³ i nawet więcej. Wskutek tak dużego ciśnienia należy stosować węże gumowe tylko pierwszorzędnej jakości.

Bębny hamulcowe przymocowane do piast od zewnątrz za pomocą śrub, można zdjąć celem czyszczenia hamulców tylko po uprzednim odjęciu kół (nie zdejmując piast z półosi).

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Samochód „GAZ-51" posiada instalację elektryczną o napięciu 12V, co pozwoliło uzyskać prawie dwukrotnie większą moc rozrusznika i prądnicy (nie powiększając ich rozmiarów), niż przy napięciu 6V. Pojemność baterii akumulatorów wynosi — 65Agodz.

Do silnika „GAZ-51" użyto świec typu „M-12/10" o długości nagwintowanej części izolatora — 10 mm; zastosowanie innych świec na przykład „M-51/15" o długości nagwintowanej części — 15 mm jest niedopuszczalne, ponieważ zawory będą dobijać do elektrod.

Świece, których stożkowa część izolatora jest krótsza niż 10 mm posiadają podczas pracy zbyt niską temperaturę, co utrudnia rozruch silnika. Świece zaś, których stożkowa część izolatora jest dłuższa niż 10 mm, również nie mogą być użyte, ponieważ ich izolatory pękają wskutek przegrzania, szczególnie w porze letniej.

Oświetlenie samochodu zostało wzmocnione przez wprowadzenie specjalnego światła pod maską; żarówka ta ułatwia obsługę silnika w nocy.

WŁASCIWOSCI DYNAMICZNE I EKONOMICZNE

Maksymalna szybkość samochodu wynosi 70 km/godz., co odpowiada najwyższym obrotom silnika — 2800 obr/min., ograniczonym przez regulator. Średnia szybkość techniczna po drodze asfaltowej wynosi — 35 — 45 k[illegible]

W normalnych warunkach eksploatacyjnych — przy szybkości 30 — 40 km/godz. — samochód „GAZ-51" zużywa 26 l benzyny na 100 km. Nośność 2 t. na drogach gruntowych, 2.5 t. na drogach bitych.



Szefie zapisać! Trzech kierowców na wozy osobowe, a jeden na ciężarowy.

W SAMOCHODZIARSKIEJ AKCJI „O" WYRÓŻNILI SIĘ
BOMB. WASIAK JÓZEF, KPR. SOWIŃSKI SZCZEPAN, ST. STRZ. BĄK JAN, KAN. GABRYSIAK EDMUND

W drodze i na postoju

TWOIM PRAWEM DO SZYBKOŚCI
ZDOLNOŚĆ ZATRZYMYWANIA SIĘ

Tak brzmi motto ogłoszenia jednej z firm, produkującej okładziny hamulcowe. Ma to swój głęboki sens, bo od sprawności hamulców zależy życie pasażerów pojazdu i przygodnych widzów. *Im więc kto szybciej jeździ, tym lepsze musi mieć hamulce w swojej maszynie.* Nie wystarczy mieć dobre hamulce. Trzeba je odpowiednio używać i utrzymywać. Jeżeli zawiedzie na msilnik — nic się ostatecznie wielkiego nie stanie. Natomiast w wypadku hamulców skutki bywają z reguły tragiczne. Połóżmy rękę na sercu i uczciwie przyznajmy się sami przed sobą, jak często używamy przedniego hamulca. Pobieżna kontrola wykazuje, że jest on w większości nieużywany. A przecież badania teoretyczne i praktyczne wykazują, że przedni hamulec motocykla jest skuteczniejszy od tylnego.

Pomiary na szosie torowanej, suchej wykazały, że wyhamowano motor „Velocette 350 MAC" z szybkością 48 km/godz.: przy pomocy tylnego hamulca na drodze 20,4 m,

przy pomocy przedniego hamulca na drodze 12,8 m,

przy pomocy obu hamulców na drodze 9.15 m.

Z wyników tych widać, że hamować należy przy pomocy obu hamulców. Istnieje zakorzeniony u wielu kierowców przesąd, że przy użyciu przedniego hamulca motocykl zarzuci przednim kołem. Jest ti obawa nieuzasadniona. *Koło zarzuca dopiero wtedy, gdy zostanie zablokowane.* Nie wdając się w teoretyczne uzasadnienie, stwierdzić możemy, *że zablokowane koło daje gorszy efekt hamowania, niż hamowane ale jeszcze toczące się* i nie jest zdolna utrzymać pojazdu w kierunku prostoliniowym. Ile to razy widzimy, jak w potrzebie motocykliści starają się zatrzymać maszynę przydeptując pedał tylnego hamulca, aż koło piszczy. Skutek jest taki, że tylne koło zarzuca i wypadek gotów. Kulturalny kierowca hamuje więc na oba koła, uważając, by żadne z nich nie zostało zablokowane. Przy tym sytemie nie ma obawy uślizgu, nawet na mokrym asfalcie.

Wymienię teraz najważniejsze prace, mające na celu utrzymanie hamulców w stanie jak najsprawniejszym.

Linki muszą lekko chodzić w pancerzach — należy je więc od czasu do czasu naoliwić oliwą silnikową. Końcówki linek lutujemy starannie, rozpłótłszy końce drutów. Cyna wchodząc między ich końce tworzy główkę, która zaciska się w otworze końcówki. Połamane i popękane pancerze wymieniamy, bo rdzewieją i powodują przecieranie linek.

Dźwignia hamulcowa na kierownicy nie może mieć zadziorów, które by raniły lub uwierały rękę. Musi ona poza tym mieć dostatecznie duży skok i lekko chodzić. Jeśli skok jest zbyt mały, odginamy ją, ale tylko tyle, by można ją było pewnie ująć końcami palców. Właśnie bowiem końcami palców obsługujemy dźwignię przedniego hamulca. Każdy prędko spostrzeże, że najwygodniej i najskuteczniej hamuje się, gdy dłoń przybiera kształt litery „U" — duży palec cofa wtedy jednocześnie gaz.

Na pedał tylnego hamulca nie można „zstępować z pierwszego piętra". Pedał ten znajduje się w pozycji właściwej wtedy, gdy w czasie jazdy mamy go tuż pod palcami nogi. Pedał obsługiwany piętą uważam za rozwiązanie „nieczyste", ponieważ do jego uruchomienia musimy zmienić położenie całej nogi. Tracimy przez to ścisły kontakt z maszyną. Poza tym zmieniając pozycję tylko stopy, mamy daleko większe „czucie".

Bardzo ważne jest, by oś dźwigienki, znajdującej się na płycie hamulcowej, lekko obracała się w swoim łożysku. Sama dźwigienka powinna przybierać pozycję *zupełnie prostopadłą* do kierunku linki przy zupełnie ściągniętym hamulcu. Jest naprawdę bardzo ważne, by nie tworzył się tu kąt ostry, lub rozwarty! Dlatego dźwigienka ta obsadzona jest z reguły na wieloklinie i da się przestawiać.

Linki i cięgła hamulcowe posiadają regulację w tym celu, by nie trzeba było wykonywać dużego ruchu nogą, lub ręką, aż do momentu, gdy hamulce zaczną „łapać". Nadmierne martwe ruchy dźwigni powodują stratę kosztownych ułamków sekund, w chwili niebezpieczeństwa. Powinien wystarczyć najwyżej 1 cm pedałem nożnym, by motocykl zaczął hamować.

Zatłuszczone bębny hamulcowe są plagą motocyklistów. By uniknąć wyciekania smaru z piast do bębnów, nie smarujemy często piast! Brzmi to w pierwszej chwili paradoksalnie — ale naprawdę wystarczy raz lub dwa w roku rozebrać obie piasty, wymyć łożyska i napełnić świeżym smarem Towotte'a.

Pordzewiałe bębny (od wewnątrz) zdzierają, w krótkim czasie okładziny. Proszek ze zdartych okładzin i rdzy wybitnie zmniejsza skuteczność hamulców, szczególnie gdy zostanie zwilżony wodą. Dlatego ostrożnie przy myciu maszyny wodą i po deszczu! Jeśli woda jest w środku, usuniemy ją, hamując lekko w czasie jazdy. Woda paruje wtedy i nie ma obawy rdzewienia. Mocno pordzewiały bęben nie wystarczy przeczyścić płótnem ściernym — trzeba go przetoczyć na tokarni. Nie zaszkodzi spojrzeć od czasu do czasu, w jakim stanie znajdują się okładziny na szczękach hamulcowych. Wymieniamy je, gdy są mocno zużyte (łebki od nitów aluminiowych wychodzą już na powierzchnię cierną, lub gdy konik rozpierający szczęki przyjmuje położenie prawie prostopadle do powierzchni, o które się opiera.

Pi-Wi

„Współczynnik" pomocnikiem kierowcy

*Miesięcznik „Awtomobil" *) zamieszcza stale artykuły pracowników transportu, które oddają ich myśli i dążenia. Na czele poruszanych zagadnień stoi sprawa powiększenia wydajności, a zatem i rentowności transportu samochodowego. Powiększenia przez ujawnienie i mobilizację wszelkich niewykorzystanych rezerw oraz zaprzestanie marnotrawstwa.*

Pracownicy transportu, wypowiadający swe myśli w licznych artykułach, mówią językiem prostym, lecz nie zawsze zrozumiałym dla nie-fachowców. Na przykład:

„Podczas kampanii jesiennej tabor złożony wyłącznie z nowych samochodów GAZ-51 operujący na Kubaniu wykazał wysokie wskaźniki". *Dalej wymienia się, że współczynnik gotowości był doskonały—dużo lepszy, niż w zeszłym roku. Współczynnik wykorzystania ładowności był rekordowy. Poczem następują cyfry.*

Te tajemnicze cyfry, które nazywamy wskaźnikami, są wynikiem planowej gospodarki. Samochód jest producentem usług transportowych (towarowych lub osobowych). Jak każda produkcja — tak i ta — musi być wykonywana według planu. Drogowskazami, jak plan jest wykonywany, są właśnie te tajemnicze cyfry—„wskaźniki". Wysokie wskaźniki są niezbitym, cyfrowym dowodem, że plan jest dobrze wykonywany. Rezerwy wykorzystane. Przestoje krótkie. Załadowanie możliwie największe. Szybkość racjonalnie wyzyskana Czasy załadowania i wyładowania jak najkrótsze.

Praktyk - transportowiec powie: „Cóż w tym nowego? Wszak każdy, kto miał z transportem do czynienia, dobrze o tym wie".

Słusznie. To się nie tylko wie, ale się „czuje". W tym właśnie leży błąd. Wyczucie zawodzi zawsze — cyfry nigdy.

Dobrze zatem wiedzieć że:

— współczynnik wykorzystania ładowności jest stosunkiem pomiędzy rzeczywistym załadowaniem, a pełną ładownością samochodu (w autobusach nazywa się współczynnikiem zapełnienia).

— współczynnik wykorzystania przebiegu jest stosunkiem pomiędzy przebiegiem z ładunkiem podczas jazdy tam i z powrotem, a całym wykonanym przebiegiem w kilometrach.

— współczynnik gotowości jest stosunkiem pomiędzy ilością dni (w pewnym okresie czasu), w których samochód był gotów do wyjazdu, a ilością wszystkich dni w tym samym okresie czasu (np. w roku).

— współczynnik wykorzystania samochodu jest stosunkiem pomiędzy ilością dni podczas których samochód nie tylko był gotów do jazdy, ale rzeczywiście pracował, a ilością dni w danym okresie (np. w roku).

Te współczynniki stają się wskaźnikami, jeśli wynikają z rzeczywistych osiągnięć samochodu, czyli z jego „produkcji". Walka o wysokie wskaźniki — to współzawodnictwo pracy, którego miernikiem są dane cyfrowe. Warto przyswoić sobie te trochę wiadomości, aby móc skutecznie współzawodniczyć w ujawnieniu i mobilizacji niewykorzystanych rezerw transportu. Jeśli to nie jest dość jasne i zrozumiałe, stawiajcie pytania Koledzy Transportowcy, odpowiem Wam na nie chętnie.

Akcelerator.

*) „Awtomobil" wychodzi w Moskwie. Można go zaprenumerować za pośrednictwem księgarni Tow. Przyjaźni Polsko - Radzieckiej, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście Nr 11.



To nie są bynajmniej jakieś cudowne amortyzatory przedniego widelca. Po prostu pewien Duńczyk skonstruował sobie w tym miejscu zapasowe dwa zbiorniki na paliwo. W każdym mieści się 8 l. benzyny.

TROCHĘ O STOSOWANIU OLEJU SILNIKOWEGO

Czy wiecie, jakim olejem najlepiej docierać nowy silnik? Otóż najlepiej docierać silnik używanym olejem typu rzadszego, niż przepisany. Oczywiście olej ten powinien być starannie przefiltrowany i oczyszczony. Jak wykazały ostatnio przeprowadzone na całym świecie badania, olej używany posiada większą przylepność od świeżego.

Oleje amerykańskie, posiadające domieszki czyszczące, ulegają ściemnieniu bardzo prędko. Toteż przy używaniu tych olejów nie należy przejmować się ich ciemnym wyglądem i można z całym spokojem przejechać przepisane 3000 do 4500 km, po czym olej zmienić. Oleje, zawierające domieszki czyszczące, posiadają w nazwie litery HD.

Ostatnie badania wykazały, że zbyt małe zużycie oleju przez silnik jest szkodliwe dla gładzi cylindrowych i tłoków. Obecnie przy zastosowaniu pierścieni tłokowych o tak zwanym dużym nacisku, (znanych u nas pod nazwą pierścieni Williamia Cordsa, lub też Simplex), łatwo jest obniżyć zużycie oleju. Otóż silnik nie powinien zużywać mniej oleju, niż jeden litr na tysiąc kilometrów. Mniejsze zużycie jest szkodliwe i dowodzi niedostatecznego olejenia gładzi cylindrów.

Z sali sądowej

Niedostateczne opanowanie maszyny, przez motocyklistę Józefa Abramowicza stało się przyczyną śmierci 74-letniej Anny Gładeckiej. Abramowicz jechał motocyklem ulicą Odyńca (Warszawa) w kierunku Puławskiej. Przez jezdnię przechodziła staruszka. Abramowicz dał sygnał, a widząc, że przechodzień nie reaguje, zaczął krzyczeć. Dodać należy, że Abramowicz prowadził motocykl z przepisową średnią szybkością. Gdy Gładecka była już na środku jezdni, zauważyła nadjeżdżający motocykl i zaczęła się wahać, nie wiedząc, czy iść naprzód, czy się cofnąć. W tym momencie została uderzona przednim kołem, upadła na bruk, a motocykl wywrócił się.

Przed sądem Abramowicz tłumaczył się, że nie mógł na przestrzeni kilku metrów— jezdnia bowiem była śliska — opanować maszyny. Jednak nie zmniejszył odrazu szybkości, a gdy zorientował się, że kobieta zbyt późno zaczęła reagować na sygnały, próbował ją wyminąć.

Tak więc motocyklista nie wykazał dostatecznego opanowania jazdy i ostrożności, a szybkość z jaką prowadził maszynę była przy śliskiej jezdni, zbyt duża. Abramowicz widząc przechodnia z odległości 20 metrów, powinien był zmniejszyć odrazu szybkość.

Sąd skazał go na 6 miesięcy więzienia. Karę jednak zawiesił na przeciąg lat trzech.

ŁAGODNE HAMOWANIE – TO MILIONOWE OSZCZĘDNOŚCI NA OGUMIENIU

UWAGA! jedzie PIRAT drogowy

Dnia 15 lutego 1949 r. o godz. 18,00 w Warszawie, na ulicy Wolskiej, samochód ciężarowy, posiadający nie oświetlony tylny numer A80395, ciągnął przyczepkę. Na przyczepce znajdował się tylny numer, dobrze oświetlony, lecz bez litery i Nr 75130. Tak więc cały samochód wraz z przyczepką miał z tyłu nie swój numer. Gdyby został zanotowany, nie można by dojść, kto prowadził samochód.

* * *

W dniu 17 lutego 1949 r. w Warszawie, o godzinie 11,00 na ul. Nowogrodzkiej przed Pocztą Główną Chevrolet Fleet-master Nr H80483 stał na środku ulicy i oczekiwał czas dłuższy, mimo, że koło chodnika było wolne miejsce. Kierowcy nie chciało się podjechać pod chodnik. Samochód przez postój na środku ulicy zmniejszał przelotową szerokość jezdni o 2 metry. Kierowca nie wyglądał na doświadczonego i uważał, że cała jezdnia należy do niego.

* * *

Dnia 14 lutego 1949 r. karetka H78681 pogotowia ratunkowego prywatnego, telefon 822-22 w Warszawie, wyjechała do wypadku przez miasto i szosę Poznańską o godzinie 18,00, posiadając jedno jedyne światło przednie, oślepiające, po prawej stronie. Innych świateł przednich nie było. Tylne światło czerwone, bardzo nikłe, znajdowało się po stronie orawej, a po lewej tablica rejestracyjna oświetlona była jedynie krążkiem białego światła o średnicy 5 cm. Samochód nie posiadał wcale lusterka wstecznego.

W ten sposób pirat drogowy, mogący w każdej chwili spowodować ciężki wypadek z powodu niechlujnego oświetlenia, udaje, że działa w interesie społecznym.

* * *

Dnia 15.I.1949 r. pomimo zakazów parkowania w Al. Stalina, dość beztroski kierowca ustawił swoją DKW F-7, nr A-75830 przed domem nr 35. I to jak postawił! Wykorzystał do tego wnękę w chodniku. Tylko nie ustawił w niej wozu wzdłuż, a w poprzek, wjeżdżając połową swego samochodu na chodnik (czym zwęził go o prawie 2 metry). Jest taki punkt na egzaminach: kiedy samochód może znajdować się na chodniku? Wtedy, gdy wjeżdża do bramy! A tu Pan nie wjeżdżał, bo dom ten nie ma bramy, a postój jest tam zakazany wyraźnymi, nowymi tablicami, obowiązującymi od dnia 16.X.1948 r.

W drodze i NA POSTOJU

JAK STYGNIE SILNIK SAMOCHODOWY

Często, gasząc silnik po dłuższej szybkiej jeździe, słyszymy jak „cośgdzieś" trzaska. Czy nie jest to groźnym objawem? Nie! Trzaski te, są zwykłym następstwem stygnięcia silnika i kurczenia się całego układu wydechowego. W urządzeniu wydechowym, (poczynając od rury zbierającej na silniku, poprzez rurę i tłumik, aż do wylotu wydechu) istnieje szereg łączeń i umocowań, których praca polega tylko na tarciu powstałym przy rozszerzaniu się lub kurczeniu. Metal podlega pewnym napięciom wewnętrznym. Tak na skutek ogrzania, jak i na skutek ochłodzenia. Moment, w którym kurczenie lub rozszerzanie jest silniejsze od oporu uchwytu, czy złącza, powoduje ten trzask.

Podczas jazdy i pracy silnika, czyli podczas nagrzewania nie słyszymy trzasków. Za to przy stygnięciu, z różnych stron dochodzą do nas tajemnicze pykania i stuki. Stygnięcie i wyrównywanie napięć występuje tak długo, aż cały układ wydechu nie jest zupełnie chłodny. Duża część trzasków pochodzi ze stygnięcia rur wydechowych na samej głowicy. Daje się to szczególnie dobrze zaobserwować przy długim bloku (8 cyl.). Kawałeczek po kawałeczku stygnie i kurczy się wtedy kolektor wydechowy i szpilki trzymające go przy głowicy. Trzaski te, jednak nie mają wpływu na wytrzymałość silnika i jego „kondycję". Nie są więc niebezpieczne. **(R. I.)**



Dbałość o człowieka charakteryzuje stosunki panujące w Związku Radzieckim. W sanatorium Czemal poddawani są zabiegom leczniczym: kierowca N. Timofiejew (po lewej) i kierownik oddziału w fabryce samochodów E. Pierepielcin

PIERWSZE PRÓBY

Nowoczesne fabryki samochodowe posiadają specjalny teren doświadczalny dla praktycznego badania wozów wyprodukowanych. Jest tam beton, asfalt, piach, woda, błoto, dziury, rowy, lasy i wydmy, no w ogóle wszystko co można spotkać w świecie dróg i bezdroży. Tam, w ciągu roku kierowcy fabryczni przejeżdżają na nowych wozach 7 milionów kilometrów!

Na marginesie akcji „Uczymy się chodzić, uczymy się jeździć"

Witold Rychter

NIE jesteśmy sami NA JEZDNI

Rzecz jasna, że to przypomnienie odnosi się przede wszystkim do kierowców młodszych. Wielu jest przecież takich którzy nauczyli się keirowania samochodem „psim swędem" i otrzymali prawo jazdy wtedy, gdy egzaminy nie stały na właściwym poziomie. Z biegiem czasu poprzez własne niedole i kłopoty, kierowcy ci nauczyli się jako tako kręcić kółkiem, może nawet przesmarowywać wóz ale do dnia dzisiejszego nie maja wielkiego pojęcia nawet o zasadniczych podstawach przepisów drogowych

Nie zawsze jest to ich winą, bowiem gdzie mieli się i kiedy nauczyć przepisów w trudnych latach okupacji!

Dobrze — powiecie — ale teraz już jest Związek i Automobilklub prowadzi doszkalanie, organizuje bezpłatne odczyty i wykłady Już można przecież w każdą środę wieczorem posłuchać w Automobilklubie ciekawych wykładów również i z dziedziny przepisów oraz ruchu drogowego Już teraz...

Tak! Ale właśnie chodzi o te „już teraz". Naturalnie że obecnie można łatwo doszkolić się Lecz czy jest na to czas? Czy kierowca może poświęcić dwie godziny czasu raz na tydzień? Czy to się opłaci? Czy nie wygodniej odpocząć w domu?

Oto są trudności! Ale oczywiście trudności tylko dla leniuchów. Każdy dobry kierowca jeżeli uważa się za fachowca stale uzupełnia swą wiedzę i nie pomija okazji, by nadal się kształcić Dwie godzinki tygodniowo, spędzone w miłym towarzystwie, dadzą wspaniałe rezultaty Trzeba tylko popatrzeć z jakim zaciekawieniem starzy kierowcy słuchają odczytów motoryzacyjnych Trzeba posłuchać, jak dyskutują potem, jak chciwie połykają wszystkie wiadomości.

Ot i niedługo przychodzi kolej na wykłady o ruchu ulicznym i szosowym Tam dowiedzą się kierowcy, jak fatalnie jeżdżą jak nie znają w ogóle przepisów, jakie straty ponosi każdy kierowca i każdy właściciel samochodu przez niedokładną znajomość przepisów jazdy Warto posłuchać, tym bardziej, że bezpłatnie i w ogrzanej sali na Nowym Świecie 35 w Warszawie. Zresztę takie same odczyty i wykłady organizuje w porozumieniu ze Związkiem każdy Wojewódzki oddział Automobilklubu

Czy może nie ma racji twierdząc, ż kierowcy nie znają przepisów? Wyjdźmy na ulice miasta i spojrzyjmy co się dzieje.

Oto jedzie „dekawka" samym środkiem jezdni. Jedzie wolniutko i poważnie. Nagle kierowca spostrzegł na chodniku znajomego natychmiast skręca w prawo i zatrzymuje maszynę, oczywście o metr od chodnika. Jechał środkiem i powoli — zatamował ruch szybszym pojazdom; nagle skręcił — stworzył niebezpieczeństwo dla innych; zatrzymał się nie przy samym chodniku — zmniejszył szerokość użytkową jezdni

Oto za jednym zamachem trzy poważne przekroczenia A spytajcie go, czy rozumie, co zrobił, to objedzie was na perłowo ze szlaczkiem Nijak nie może tego zroumieć, że inni też chcą jechać, że nie jest sam na jezdni.

Jadę kiedyś wieczorem do domu (a mieszkam za miastem) Nie dojeżdżając do posterunku kontrolnego M O widzę, że z przeciwka idzie „cytryna" Świeci pełnymi reflektorami i nie opuszcza świateł, mimo, że ja już dawno opuściłem swoje. Spotykamy się na posterunku kontrolnym Pytam kierowcę, prowadzącego państwową „cytrynę", czy nie uważa, że oślepianie nie należy do przyzwoitości.

— Owszem — odpowiada — ale mnie też często oślepiają

— Czy nie jest to zakazane przepisami? — pytam.

— Owszem jest zakazane — brzmi odpowiedź.

— A zna pan w ogóle przepisy? — pytam wreszcie.

— A znam — odpowiada śmiejąc się.

Szkoda było dalszej dyskusji. Kierowca był typowym przykładem człowieka, który uważa, że ma większe prawa od innych.

A tera inny przykład. Oto stoi sznur samochodów koło chodnika Ostatni samochód o metr od poprzedniego Wtem przyjeżdża jeszcze jeden i dojeżdża na kilka centymetrów do stojącego przed nim Gasi silnik, wysiada i zamyka drzwi na kluczyk Gdy teraz z kolei przyjdzie kierowca od poprzedniego samochodu i będzie chciał wyjechać — nie potrafi tego dokonać, lub straci na manewrowaniu mnóstwo czasu i benzyny.

Dla czego? Tylko dla tego, że ostatni kierowca nie pomyślał o innych i widział swój własny koniec nosa.

Dla czego? T lko dla tego, że etaoin shrdlu cmfw Że podjechał tak blisko, iż uniemożliwił przez to wyjazd poprzednikowi Czy tak się robi? Odpowiedzcie sami!

Ileż to razy zdarza się, że drobnym manewrem, nie wielkim ustępstwem, małym ruchem ręki na kole kierowniczym — moglibyśmy ułatwić innemu przejazd, pomóc mu, usprawnić ruch Lecz my myślimy tylko o sobie Nic nas nie obchodzi cały ruch obok nas, byleśmy sami wygodnie jechali. Czyż nie tak?

Stoi przed sygnałem na skrzyżowaniu ulic cały szereg pojazdów. Stoi i oczekuje na otwarcie ruchu Ale oto obok przemyka jedna i druga Skoda, wali na sam przód, zajeżdża drogę pierwszemu oczekującemu i po otwarciu ruchu siłą wciska się w rząd samochodów. Jest pierwsza. Wygrała!

Czy aby wygrała? Oczywiście na czasie wygrała. Jest pierwsza i nie traci czasu na oczekiwanie w kolejce. Ale, czy kierowca wygrał? W opinii przyzwoitych kolegów — na pewno nie!

Dobry obyczaj nakazuje, by ten pojechał dalej pierwszy, kto pierwszy przyjechał. Wpychanie się na siłę do oczekującej na przejazd kolejki samochodów należy do objawów nie sprytu — ile bezczelności i chamstwa drogowego. A my przecież chcemy być kierfowcami kulturalnymi.

Objawów takiego chamstwa drogowego jest mnóstwo. Jeżeli w ten sposób zachowuje się jaki młody smarkacz, to może być zrozumiałe, gdyż wszedł on świeżo do fachu i nie wie jeszcze, jak się trzeba obracać w przyzwoitym towarzystwie. Natomiast gorzej jest ze starszymi. A i tacy bywają.

Oczywiście, zaraz nasuwa się podejrzenie, że taki starszy, który nie stosuje się do przepisów, a co gorzej, do obowiązkowej kultury w kierowaniu samochodem, — że taki starszy uważa się za coś lepszego od nas wszystkich, że uważa się za uprawnionego do rozbijania się po jezdni, że usiluje zmusić innych do ustępowania mu na każdym kroku.

Zły to kierowca! Zły i szkodliwy! Musimy stale o tym pamiętać i samemu zachowywać się za kierownicą tak, jak chcielibyśmy, by inni się zachowywali. Nigdy nie chciejmy mieć przywilejów na jezdni Starajmy się zawsze być równymi innym, nie gorszymi, ale i nie lepszymi.

ZJeżeli jedzie ktoś przed nami — nie starajmy się za wszelką cenę wyprzedzić go tylko dla tego, że nie lubimy, gdy ktoś wlecze się nam przed nosem Ale oczywiście, jeżeli jedziemy powoli, nie zajmujmy swym samochodem miejsca na środku i ustąpmy drogi wyprzedzającym nas.

Niech zawsze naczelnym naszym zawołaniem za tych, którzy nie będą chcieli nas przepuścić.

A w ogóle ustępujmy zawsze drogi tym którym się spieszy, i wtedy będziemy klęli w żywy kamień się spieszy Zawsze pomyślmy że i nam kiedyś może kierownicą będzie kardynalna zasada kulturalnej jazdy:

„N i e j e s t e ś m y s a m i n a j e z d n i"!

1½ GODZINY w garażu

Bolączki Škody 1101

W dalszym ciągu rozważań bolączek samochodów „typowych" przystępujemy do omawiania wozu Skoda 1101, model „Tudor". Samochód ten, budowany jako przeciętnej klasy wóz użytkowy, posiada niestety, parę wad.

Po pierwsze układ zawieszenia tyłu, przy łamanych półośkach, daje mniejszą przyczepność do jezdni, a tym samym powoduje „tańczenie" na bruku i bardzo dużą chęć do „poślizgnięcia się".

Drugą bolączką jest zmiana biegów. Skrzynie Tatry i Skody odznaczały się zawsze brakiem możliwości płynnej i łagodnej zmiany położenia lewarka biegów. Model „Tudor" wcale nie odbiega pod tym względem od swoich poprzedników. Porównanie zmiany biegów w Fiacie lub Mercedesie (podobnego litrażu i klasy) ze zmianą biegów w Skodzie, pozostawia bardzo smutne refleksje i utwierdza w przekonaniu, że biegi w Skodzie są bardzo „dębowe".

Trzecim niedomaganiem jest pompa wodna. Nie spotkałem dotychczas Skody, która by nie miała już naprawianej (mniej lub więcej skutecznie) pompy wodnej. Przyczyną tego jest brak na rynku smaru specjalnego do pomp wodnych. Uszczelka fabryczna, która przy równoczesnym działaniu smaru, uszczelnia wałek pompy wodnej, prawie całkowicie traci swe zalety, jeżeli „pochodzi" paręset kilometrów na sucho lub na zwykłym tawocie. Pompa wymaga wtedy zdemontowania i wymiany uszczelki. Najlepiej na mały pierścień, zbierający z kołnierzem skórzanym i ze sprężyną od wewnątrz.

Ostatni, zabierający nam trochę czasu i cierpliwości punkt, to bardzo wielka ochota do „dzwonienia" na skutek detonacji. Fabryka ustawia zapłon w Skodzie, przyjmując, iż będzie do niej używana benzyna o niezmiennej liczbie oktanowej, tak jak to jest w Czechosłowacji. Jazdy wozem Skoda wymagają więc, w stosunku do zdolności detonacyjnych paliwa, odpowiednich poprawek ustawienia zapłonu. W naszych warunkach, przy dość odmiennych gatunkach paliw o nieznanej liczbie oktanowej, Skoda „dzwoniąca" jest zjawiskiem dość częstym.

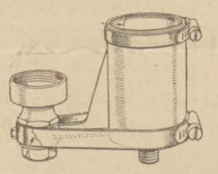
Na zakończenie „obmawiania" Skody, muszę jeszcze dodać, że umieszczenie stacyjki z lewej strony przy samych drzwiach, jest pomysłem bardzo nieszczęśliwym. Ciekaw jestem, czy ten, kto to wymyślił, nie jechał nigdy Skodą w grubej jesionce lub kożuchu i nie starał się wtedy zapalić lub zgasić świateł. Na pewno, gdy zorientował się, że ręka nie mieści się między kierownicą i drzwiami, nie był dla siebie pełen uznania i nie cieszyły go te uciążliwe ruchy kluczykiem w stacyjce, pod lub przez kierownicę.

Jeżeli chodzi o trudności, zupełnie nie przewidziane w prowadzeniu, to trzeba podkreślić, że oświetlenie zegarów jest tak jaskrawe, iż wprost razi w oczy. Podczas, gdy za dnia, chromowana (zupełnie niepotrzebnie) kolumna kierownicy, stale odbija się w szybie przedniej.

Ogólnie biorąc, Skoda-Tudor w porównaniu z Fiatem-1100, a więc wozem tej samej mocy i litrażu, niestety, wychodzi znacznie „słabiej".

Żym.

CZY PĘKNIĘTA KOMORA PŁYWAKOWA DA SIĘ „URATOWAĆ"?



Częstym uszkodzeniem jest pęknięcie komory pływakowej, przy górnej krawędzi, w miejscu gwintowanym. Wydaje się wtedy, iż komorę trzeba wyrzucić, bo nic z niej nie będzie. Otóż nie. Trzeba spróbować taśmą ściągającą (taka jak do przewodów gumowych) komorę uczynić z powrotem zdolną do dalszej egzystencji. Nie na długo, ale przez pewien czas będzie nam ona służyć. W drodze, podczas czyszczenia komory może zdarzyć się, iż peknie ona przy otworze śruby, łączącej z gaśnikiem. W sposób podobny można i temu zaradzić. Załączony rysunek wyjaśnia dokładnie sposób tej doraźnej i jak pomocnej naprawy

SKRZYNKA elektrotechniczna

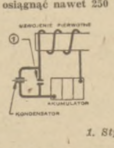
KONDENSATOR
BUDOWA — DZIAŁANIE

Kondensator jest to bardzo proste urządzenie, które nie dopuszcza do przepływu prądu przez rozwierające się styki rozdzielacza zapłonu. Kondensator składa się z dwóch płytek izolowanych między sobą, do których dołączony jest obwód prądu.

Płytki w samochodowym kondensatorze zapłonowym są wykonane z dwóch długich pasków folii ołowianej, lub aluminiowej i izolowane są specjalnym papierem.

Kondensator jest załączony pomiędzy stykami (patrz rys.). Gdy styki zaczynają się otwierać kondensator natychmiast staje się dobrą drogą dla prądu. Prąd płynie do kondensatora zamiast „przeskakiwać" przez szczelinę powstającą między otwierającymi się stykami.

W chwili rozwierania się styków, przy przerwie nawet nie większej od czterdziestotysięcznej milimetra, prąd natychmiast przestaje płynąć w uzwojeniu pierwotnym. Wzbudzone zostaje napięcie, które stara się utrzymać przepływ prądu i ładuje kondensator. Napięcie w uzwojeniu pierwotnym stale wzrasta (opór kondensatora) i może osiągnąć nawet 250 V.



Schemat połączeń uzwojenia pierwotnego zapłonu z uwidocznieniem kondensatora załączonego pomiędzy stykami.

1. Styki

Całe zjawisko przebiega w sposób ciągły: napięcie wzrasta usiłuje podtrzymać przepływ prądu. Ale w miarę podnoszenia się napięcia, styki przerywacza rozchodzą się i napięcie nigdy nie osiąga takiej wartości aby mogła przez styki przeskoczyć iskra.

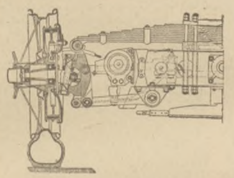
Podczas, gdy to wszystko dzieje się w obwodzie uzwojenia pierwotnego, w uzwojeniu wtórnym powstaje impuls wysokiego napięcia, dochodzącego do 20.000 Volt.

S. S.

Co wiemy o zawieszeniach przedniej osi
OD RESORÓW ELIPTYCZNYCH DO SKRĘTNYCH DRĄŻKÓW

Sprawa przedniego zawieszenia samochodu była od najdawniejszych czasów przedmiotem sporów konstrukcyjnych. Rozwiązywano ją w najróżniejszy sposób.

Początkowo stosowano prawie wyłącznie resory piórowe półeliptyczne, a nawet i całe eliptyczne (Franklin). Wkrótce jednak Ford i Hupmobile wprowadzili resory piórowe poprzeczne w obu osiach. Układ ten był stosunkowo bardzo dobry i dlatego przetrwał aż po dzień dzisiejszy. Oczywiście, obie osie były jeszcze sztywne.



Rys. 1. Przednie niezależne zawieszenie — widziane z przodu.

Następuje jednak zasadnicza zmiana. Oto powoli, przede wszystkim w konstrukcjach francuskich, poczyna pojawiać się rozwiązanie zupełnie nowe w postaci niezależnego zawieszenia kół. Na razie zawieszenie to polega na złożeniu osi z dwóch połówek, resorowanych wspólnym resorem. Lecz w szybkim tempie zachodzą nowe zmiany. Oto Dubonnet i Constantinescu we Francji, lansują rozwiązania resorowania każdego koła oddzielnie. Pojawiają się bardzo ciekawe, a nawet fantastyczne pomysły. Po raz pierwszy do resorowania zostaje wprowadzona guma w postaci piłek i taśm. Istnieją nawet pomysły resorowania sprężonym powietrzem, jednak szybko upadają. Pojawia się słynna Lancia Lambda z doskonale rozwiązanym resorowaniem kół przednich, które przetrwało do dziś dnia.

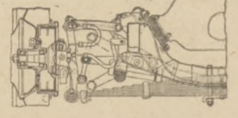


Rys. 2. Sprężyny spiralne przedniego zawieszenia — widziane z przodu.

Wśród konstruktorów następuje wyraźny podział. Jedni stosują niezależne resorowanie kół przednich, inni znów tylnych, a jeszcze inni — wszystkich. Pamiętamy wszyscy zapewne starą popularną Tatrę — przykład sztywnej osi przedniej z poprzecznym resorem piórowym i łamanej osi tylnej. Lancia postąpiła odwrotnie :przód miał doskonałe niezależne zawieszenie przednich kół, zaś tylna oś była sztywna na resorach piórowych według „typu klasycznego".

Teraz dochodzi do głosu samochód ultranowoczesny, jak na owe czasy, Citroen. Po raz pierwszy wchodzą w użycie drążki skrętne, wynalezione zresztą nie przez Francuzów. Zaczynają być również stosowane sprężyny śrubowe, resorujące niezależnie koła, zawieszone na wahaczach.

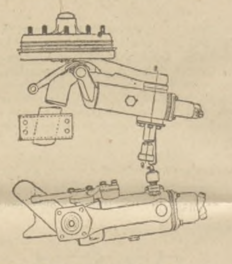
Nowe konstrukcje sypią się teraz, jak z rękawa. Zaczyna się prawdziwy wyścig w kierunku znalezienia idealnego zawieszenia. Konstruktorzy dochodzą wreszcie do wniosku, że największą trudność stanowi znalezienie właściwego rozwiązania systemu drążków kierowniczych, bowiem niezależne zawieszenie kół przednich powoduje znaczne trudności w racjonalnym kierowaniu.



Rys. 3. Niezależne zawieszenie, resor z dołu — widziane z przodu.

Dopiero w ostatnich czasach niezależne zawieszenie kół ustaliło się już „mniej więcej". „Dzikie" konstrukcje powoli wycofują się, a przyjmują się dobrze wypróbowane i bezpieczne rozwiązania.

Tak więc w samochodach europejskich (nawet już i angielskich) przeważa na ogół zawieszenie niezależne wszystkich kół. Natomiast samochody amerykańskie niewolniczo trzymają się ustalonej konstrukcji zawieszenia kół przednich na wahaczach ze sprężynami śrubowymi; tylnych — na sztywnej osi i na podłużnych resorach piórowych, rzadziej — na sprężynach śrubowych.



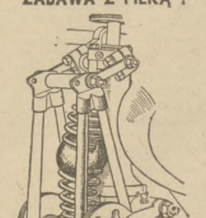
Rys. 4. Sprężyny spiralne w butlach poziomych widziane z góry i z boku.

W samochodach kontynentalnych stosowane są szeroko drążki skrętne, natomiast Ameryka im nie dowierza.

W każdym razie nie wygląda na to, by systemy zawieszenia miały się zasadniczo zmienić. Konstrukcje zawieszenia ustaliły się już. Jedynie pozostaje otwarta sprawa nadwozi samonośnych, bezramowych, która w ostatnich czasach stała się dość aktualna, szczególnie w konstrukcjach autobusowych. Należy oczekiwać w tej dziedzinie nowych i ciekawych rozwiązań.

Witr.

ZABAWA Z PIŁKĄ ?



Gumowa piłka pomiędzy złamaną sprężyną przedniego widelca może nas czasem „wybawić" z ciężkiej opresji.

Poznajemy SAMOCHÓD

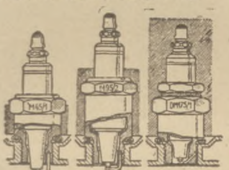


ŚWIECA

Świece używane w silnikach samochodowych, czy motocyklowych wydają się nam często niezbyt skomplikowanym przedmiotem. Tak jednak nie jest. Zastanów. my się, jaką pracę wykonuje świeca, a zrozumiemy, że budowa jej musi odpowiadać wielu różnorodnym wymaganiom.

Po pierwsze — świeca musi wytrzymywać powstałe ciśnienie w cylindrze, tak w zimnym, jak i w gorącym stanie, będąc zawsze szczelną w 100%, aby ciśnienie przez nią nie uchodziło na zewnątrz.

Po drugie — porcelanka świecy musi być odporna i wytrzymała na gwałtowne zmiany temperatury.



Trzy świece o różnych wartościach cieplnych. Powierzchnie cieniowane oznaczają wartość cieplną tzn. ilość ciepła, jaką dany rodzaj świec może odprowadzić.

Po trzecie — iskra musi przeskakiwać tylko między elektrodami, tzn. nie może znajdować sobie innej drogi do masy (wytrzymałość elektryczna).

Po czwarte — wreszcie, świeca nie może żarzyć się w silniku.

Tu przypomnijmy sobie, że oznaczenie wartości cieplnej świecy przedstawia stopień wytrzymałości tejże na temperaturę, tzn.: im wyższa wartość cieplna, tym większą temperaturę wytrzymuje świeca bez niebezpieczeństwa żarzenia się. Podane wyżej cztery główne wymagania, które musi spełniać świeca, staną się bardziej wyraźne, gdy zrobimy takie zestawienie:

Świeca w silniku, który ma 3 000 obr/min. i pracuje bez przerwy 12 godzin, musi wykonać pracę zapalenia mieszanki przeszło milion razy, wytrzymując przeszło milion razy sprężanie dochodzące do 30 — 40 atm. i temperaturę, która w momencie zapłonu sięga 2 000° C.

Podczas, gdy dolna część świecy musi pracować w gorących gazach, górna część jest chłodzona otaczającym ją powietrzem. Oprócz tego po każdym wybuchu, na skutek zassania świeżej, stosunkowo chłodnej mieszanki, powstaje znaczny i gwałtowny spadek temperatury. Ta wielka różnica, występująca w ułamkach sekund, prowadzi często do pęknięcia wewnętrznego porcelanki. Ślad pęknięcia może początkowo być w ogóle niewidoczny, jednak wystarcza ono, aby iskra, znalazłszy drogę o mniejszym oporze, przeskakiwała do masy. Mówimy wtedy, że świeca „przebija" wewnątrz.

Równocześnie, te wielkie skoki temperatury powodują nierównomierne rozszerzanie się materiału, a więc szczególnie porcelanki i oprawy metalowej. W konsekwencji to znów utrudnia niezwykle szczelność świecy, która jest konieczna, a w wypadku jej braku powstają straty w sprężaniu i mocy (równocześnie wahania w zużyciu paliwa).

Wytrzymałość elektryczna świecy, tzn. jej zdolność izolacyjna, jest wymaganiem, które stawiamy porcelance świecy. Pomiędzy pionowym, izolowanym przewodem a masą korpusu metalowego, a więc między elektrodami, powstaje napięcie 5—10 000 Volt i niekiedy więcej, które musi wytrzymać porcelanka nawet przy największym rozgrzaniu. Zdolność izolacyjna świecy jest zawsze narażona na duże trudności, z tego względu, iż porcelanka świecy, jak również pozostałe części, są pokrywane drobinami pozostałości spalonej mieszanki i oleju. W jednym silniku, występuje to silniej, w drugim słabiej, ale zawsze pewne zanieczyszczenie świecy istnieje. Pozostałości te osiadając na elektrodach i porcelance, tworzą po pewnym czasie jak gdyby „polewę", która powoduju, że iskra nie przeskakuje między elektrodami, tylko po porcelance do masy. Świeca taka przy sprawdzeniu, daje słabe błyski wewnątrz, a nie na elektrodach. Samo zanieczyszczenie, lub następstwa tego mogą zniknąć, gdy porcelanka i elektrody będą podczas pracy silnika tak gorące, że „polewa" i pozostałości spalą się natychmiast podczas powstawania. Potrzebną do tego temperaturę nazywamy „samoczyszczącą" temperaturą. Wynika z tego, że świece o niższej wartości cieplnej będą narażone mniej na zanieczyszczenie, ponieważ temperatura samoczyszcząca występuje w nich wcześniej.

Nie może to być jednak wykorzystywane w nieskończoność, gdyż przy zbyt niskiej wartości, powstanie żarzenie się świecy, a w rezultacie samozapłon: strzelanie w gaźnik, obniżenie mocy i niszczenie silnika.

Pamiętajmy więc o troskliwej obsłudze, jakiej wymagają świece, spełniające tak ciężką pracę. Dobierajmy właściwe świece, według poleceń fabrycznych dla danych wozów.

A. Z.

Tabela porównawcza świec

Bosch rozbieralne	Bosch nierozbieralne	AC	Champion	Auto-Lite	Beru
GWINT 18 mm.					
DM- 45-T-1	M- 45-T-1-2	86-S, 87-S	8, 8-Com	B-9	45 b 1-2
DM- 95-T-1		85	7		
T-2	M- 95-T-1	85-L	6 Com-62	B-7	95 b 1-2
T-3					
DM-145-T-1	M-145-T-1	84	7	B-5	145/b-1
T-2	T-2		15-A		
DM-175-T-1	M-175-T-1	84	15	B-5	145/b-2
T-2	T-2		6 Com-62		
DM-225-T-1	M-225-T-1	83			225 a-1
	T-2	83-S	5 Com	B-5	
DM-225-T-1	M-225-T-1	83	13		225 a-1
		83-L			

Zestawienie świec „14-tek" zamieścimy w numerze następnym.

NOWY TRAKTOR SPALINOWY

Grupa konstruktorów ałtajskich i stalingradzkich zakładów traktorowych skonstruowała nowy gąsienicowy traktor spalinowy „TD - 54" o sile 54 KM. Traktor ten zużywa od 60 do 70% mniej paliwa niż dotychczasowe traktory „STZ - NATI" i jest znacznie trwalszy w użyciu.

FIAT 1100 — S.

Wywórnia FIAT w Turynie wypuściła nowy model sportowego samochodu dwuoosobowego z nadwoziem zamkniętym, typ 1100 S, pochodzącego od znanego u nas modelu 1100, który przy silniku 1098 cm³, obracającym się 5200 obrotów na minutę, rozwija 55 koni mechanicznych i umożliwia osiągnięcie szybkości 150 kilometrów na godzinę. Samochód posiada dwa koła zapasowe i zbiornik na 65 litrów paliwa.

CIEKAWY EKSPERYMENT

Konstruktor z Grenoble pan Henry Rothlisberger wybudował oryginalny wóz własnego pomysłu bez sprzęgła i skrzyni biegów. Silnik tego wozu 12 cylindrowy z czego 6 cylindrów pracuje jako Diesel, a 6 jako sprężarka. Całość pracuje z szybkością niezmienną, podając ciśnienie około 600 funtów na 1 cal w ilości 64 stóp sześciennych na sekundę do zbiornika umieszczonego w tyle wozu, skąd prowadzą przewody do turbin napędzających wszystkie koła. Pojazd ten posiada tylko dwa pedały i kierownicę. Podczas wykonanych prób. przejechano 144 km na 4,5 l. ropy z szybkością 90 mil godz.

Wóz ten wzbudził wielkie zainteresowanie w kołach fachowych. Jednak oficjalnych wypowiedzi na ten temat jeszcze nie ma.

CITROEN 375

Wśród powodzi projektów, prototypów i obiecanych produkcji małych samochodów, tzw. „minikarów", na pierwsze miejsce wysuwa się Citroen 375, jako propozycja realna i rozwiązująca zagadnienie wozu prostego, taniego i łatwego do masowej produkcji.

Główne elementy podwozia składają się z kształtek stalowych i elementów blaszanych połączonych z nadwoziem w jedną samonośną całość. Ani drzwi, ani maska nie mają zawiasów, lecz trzymają się przy pomocy prasowanych i zawiniętych na przemian brzegów drzwi i słupka.



Wnętrze małolitrażowego samochodziku Citroen 375.

Siedzenia prostej, rurowej konstrukcji z pokryciem na pasach gumowych. Dach brezntowy zwijany do tyłu. Napęd licznika szybkości i wycieraczki — wspólny.

Rozrusznik ręczny. Zmiana biegów lewarkiem umieszczonym na tablicy rozdzielczej, (jak w Citroen 11 L).

Zawieszenie każdej pary kół składa się z dwóch wahaczy podłużnych połączonych poprzecznymi wałkami skrętnymi z elementami amortyzującymi (spiralne sprężyny), umieszczonymi w środku ramy z przodu i z tyłu.

Budowa całego samochodu, a w szczególności ramy i nadwozia, oparta na elementach prasowanych ułatwiających produkcję masową.

Silnik dwucylindrowy o pojemności skokowej 375 cc. Napęd przedni.

Przy tak małym silniku nie można się spodziewać dużych szybkości, jednak wobec dobrego stosunku ciężaru do mocy wozu i w rezultacie — dobrego zrywu, samochód osiąga przeciętną w granicach 55 km/godz., co należy uznać za wynik doskonały.

Inż. B. L.

CIĘŻARÓWKA O PRZEDNIM NAPĘDZIE

Citroen wagi 850 kg. Waga ogólna z ładunkiem i dwoma pasażerami: 2 500 kg. Przestrzeń użytkowa 7 m³. Szybkość maksymalna: 88 km/godz. Zużycie paliwa przy pełnym ładunku 14—15 l/100 km! Płaska podłoga na wysokości 40 cm od ziemi. Zrolowywane boczne drzwi ułatwiają załadowanie.





Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego otrzymała pięć nowych samochodów ZIS-151. Kierowca jednego z nich — Szczepan Mycka już 21 lat pracuje w swym zawodzie i zna się na silnikach.



Ogląda z zainteresowaniem instalację elektryczną ZIS-a i swierdza, że jeszcze przed pracą wykazuje silnik ZIS-a przewagę nad silnikiem GMC: mimo stania całą noc na mrozie zapala rano bez zarzutu.

MIASTECZKO SAMOCHODOWE

Zajezdnia Samodzielnej Stacji Osobowej PKS popularnie zwana „Miasteczkiem samochodowym na Woli" jest obecnie największym w Polsce ośrodkiem obsługującym autobusy (ma ich pod opieką 200).

W związku z tym praca zajezdni jest z uwagą śledzona przez wszystkich, którzy w jakikolwiek sposób są związani z komunikacją samochodową.

Praca przy taborze samochodowym zaczyna się tu z chwilą przybycia autobusu z trasy. Autobus taki zatrzymuje się przy jednym z dystrybutorów, gdzie zostaje zaopatrzony w paliwo wg zasady pełnego zbiornika i w olej silnikowy (dopełnienie). Czynności te, łącznie z dojazdem i odjazdem, trwają średnio 7 minut, poczem samochód wyjeżdża na stację obsługi do kabiny mycia.

W kabinie mycia, wodą pod ciśnieniem 8 atmosfer, myte jest samoczynnie podwozie. Nadwozie zaś, spryskiwane z góry i myte przez odpowiednio ubranych zmywaczy szczotkami na kijach oraz spłókiwane wodą pod niskim ciśnieniem. W tym czasie sprzątaczki czyszczą wnętrze wozu. Umyty i wysprzątany samochód przechodzi na następne stanowisko, gdzie jest suszony ciepłym powietrzem i smarowany.

Stanowisko „smarowanie" wyposażone jest w specjalne urządzenia smarownicze pracujące pod wysokim ciśnieniem, urządzenia do spryskiwania podwozia olejem gazowym, urządzenia pneumatyczne itp. Wykonuje się tu „smarowanie codzienne" tzn. smarowanie sworzni resorów, zwrotnic, drążków kierowniczych i t. p. Po dokładnym nasmarowaniu, autobus przechodzi na stanowisko trzecie, gdzie wykonuje się przegląd codzienny.

Przegląd codzienny obejmuje przejrzenie układu pędnego, zawieszenia, układu kierowniczego, hamulców, instalacji oświetleniowej i sygnalizacyjnej. Część tych czynności jest dokonywana na stanowisku „smarowanie" — przeglądanie elementów nadwozia i instalacji elektrycznej.

Po wyjściu ze stacji obsługi autobus, zależnie od stwierdzonego na przeglądzie codziennym stanu, idzie albo do garażu, albo do hali napraw bieżących. Samochody wymagające naprawy średniej, lub główej przesyłane są do Warsztatów Głównych.

Czas wykonywania pracy na jednym stanowisku stacji obsługi wynosi 12 minut. Tak krótki czas, osiągnięty został dzięki, pełnej zrozumienia, pracy personelu i właściwemu podziałowi czynności. Umożliwia to, przy posiadanych przez stację obsługi pięciu liniach obsługowych, obsłużenie 25 wozów w ciągu godziny, a taki jest właśnie maksymalny zjazd autobusów.

Oprócz obsługi codziennej i napraw bieżących wykonywane są w zajezdni przeglądy okresowe i wymiany zespołów wg zasad metody kilometrażowej. Każdy autobus po przebyciu określonej ilości kilometrów przechodzi przez dokładne przeglądy okresowe oraz wymianę odpowiednich zespołów. Taka metoda umożliwia jak najdokładniejsze wykorzystanie autobusu przy jak najdłuższym utrzymaniu go w stanie używalności.

Tak wygląda w skrócie dzień w zajezdni PKS — Wola.

(inż. Toruńczyk).

FABRYKI pracują DLA WSI

Prawie pół tysiąca traktorów opuściło w pierwszym kwartale bieżącego roku mury fabryki w Ursusie. Pełnowartościowy sprzęt motoryzacyjny zasili dalsze ośrodki maszynowe na wsiach, niosąc pomoc przede wszystkim mało i średnio rolnym chłopom Wieś polska, która szybkimi krokami zdąża coraz bardziej nowoczesnych metod gospodarki, dzięki wysiłkowi naszych załóg fabrycznych osiągnie prędko swój wysoki poziom rozwoju.



Przeszło sto traktorów miesięcznie opuszcza mury fabryki w Ursusie. Te, które widzicie na zdjęciu jeszcze w tym roku dobrze przysłużą się naszym rolnikom. Właśnie malarze wykańczają lakierowanie i za chwilę traktory rozwiezione zostaną po całym kraju.

SPRAWY naszego zawodu

TAŃCE
Św. Biurokracego u Motozbytników

Do Redaktora Z.K.

Znamy wszyscy cierpienia szarego człowieka, gdy dostanie się w zasięg działania przemożnej biurokracji. Jednak w Rejonowym Biurze „Motozbytu" przy ul. Grójeckiej w Warszawie spotykamy nie tylko biurokrację, ale również dostajemy zawrotu głowy, widząc brak usprawnienia pracy i nie poszanowanie czasu klientów. Ponieważ ci ostatni, to w 95% urzędnicy państwowi, spółdzielczy, samorządowi, jasnym jest, że „Motozbyt" marnuje czas tych pracowników i pieniądze powyższych instytucji. w praktyce wygląda to tak:

Instytucja „X" pisze do „Motozbytu", że prosi o sprzedanie np. dwóch lamp tylnych do Chevrolety — Fleetmaster. Pismo to wiezie urzędnik z instytucji „X" osobiście do „Motozbytu" na Grójecką, gdyż chce zaoszczędzić czasu na wysyłanie pocztą i składa je na dziennik. Po 3-ch dniach, pismo dochodzi z dziennika do działu sprzedaży części, który kieruje je do Dyrekcji na Mazowiecką. Mazowiecka wysyła (po akceptacji) do magazynów na ul. Mińską. Po paru dniach Mińska zawiadamia Dyrekcję, że jest tylko jedna lampka. Dyrekcja na to wysyła polecenie przesłania tej lampki z Mińskiej do magazynu biura rejonowego przy ul. Grójeckiej Nr 78, podając równocześnie odpis polecenia do wiadomości instytucji „X". Odpis ten, instytucja „X" ma traktować jako zawiadomienie, że zamówione części są do odebrania na Grójeckiej (na marginesie warto dodać, iż wiadomość taka nadchodzi po 3—4 tygodniach).

Odczekawszy dni kilka dla przyzwoitości, urzędnik instytucji „X" jedzie na Grójecką i tam zaczyna się „taniec św. Biurokracego". Mianowicie 1 (słownie: jeden) urzędnik załatwia wszystkie zamówienia, jeśli nie z całej Polski środkowej, to przynajmniej z obszaru województwa warszawskiego i m. st. Warszawy. Możemy sobie wyobrazić, jakie góry zamówień, ze wszystkich instytucji, które posiadają tabor samochodowy i potrzebują części, zalegają stół i szafę tego biednego człowieka. Posiada on też wielką księgę, w której są notowane zamówienia w momencie nadesłania części z ul. Mińskiej. Urzędnik z „X" chce tylko dowiedzieć się, czy części już wpłynęły. Ale niestety, urzędnik jest tylko jeden i nie może się rozerwać. Przedstawiciel „X" czeka więc, aż 6-ciu klientów przed nim otrzyma kwitki, karteczki, oraz inne papierki na odebranie części z magazynu, no i wreszcie (o zgrozo!) dowiaduje się po 2-ch godzinach i 17 minutach, iż części z Mińskiej jeszcze nie przyszły. Zdaje się, że one dosłownie i d ą — tylko jak żółw. — Przeważnie od 7 do 14 dni tak sobie idą, czasem nawet dłużej, dobrze, że na Grójecką nie idzie się pod górę! To byłoby straszne! Zbolały i zły wraca urzędnik do instytucji „X", aby za 10 dni zaryzykować wizytę ponownie na Grójeckiej. A więc, jak zawsze po bardzo długim czekaniu z biciem serca pyta się i... części są!

Następuje uroczysta ceremonia wyszukania w olbrzymim stosie kwitu dostawy jednej lampki z Mińskiej na Grójecką, małe 15 minut i kwit jest! Radość maluje się na twarzy klienta, (ale za wcześnie bratku, za wcześnie!). Otóż teraz urzędnik „Motozbytu" śmiałym ruchem bierze blok, „asygnata wydania" czy coś w tym rodzaju i przez 2 kalki przepisuje dokładnie kwitek z Mińskiej. Potem leci z bloczkiem do kierownika działu sprzedaży, (który przeważnie nie czytając) podpisuje (ciekawe po co! skoro decyzja przyjęcia zamówienia jest wyrażona przez Dyrekcję). Następnie podpis składa, czekający z coraz mniejszą cierpliwością klient.

Teraz „Motozbytnik" bierze następny bloczek (systemu „perfecta") „magazyn przyjmie" skreśla wprawną ręką „przyjmie" i pisze „wyda". (A to zagadka! Czyżby było brak odpowiednich bloczków?). No i znów przez dwie kalki pisze to samo. Szczęśliwie wygląda to na zakończenie działań papierkowych. Po podpisaniu przepustki delikwent (czytaj: klient) schodzi na dół do magazynu, gdzie zostaje stosunkowo szybko obsłużony i oddaje te 4, czy 5 pięknych kolorowych kwitków. Magazynier wybiera sobie dwa najładniejsze, dając znów do podpisania odbierającemu. Delikwent zadowolony, pieszcząc lampkę zmierza do bramy, gdzie oddaje przepustkę i wartownik zabierając mu jeszcze jeden śliczny papierek, spogląda okiem znawcy na lampkę i mówi: „w porządku". Tak więc po około 3 godzinach zdobył klient lampkę tylnią. Cena jej jest oczywiście 8 — 10 razy niższa niż koszty papieru, pisania, czekania, straty na niepotrzebne jeżdżenie i dowiadywanie się.

Sytuacja taka, przedstawiona z jedną lampką jest jeszcze możliwie prosta. Ale co się dzieje wtedy gdy instytucja „X" posiadając szczegółowy katalog, zamówi według niego 47 części z numerami fabrycznymi 8-io lub 10-cio cyfrowymi. Bloczki „perfecta" mają zdaje się 8 pozycji, czyli „Motozbytnik" musi pisać tych kwitków, przez 2 kalki, aż 6 razy!! Kierownik działu sprzedaży nie czyta tych asygnat, tylko podpisuje je automatycznie, a wartownik przy bramie również nie sprawdza całej skrzyni części, którą wywozi się samochodem. Sprawa jak z tego widać, jest bardzo poważna, ale niemniej nadająca się do gruntownego uleczenia.

Osobiście proponuję wprowadzanie, stosowanych w innych krajach, druków „zapotrzebowania na części zamienne" w 4-ch różnokolorowych egzemplarzach. Druki te, dużego formatu, instytucje mogłyby pobierać w „Motozbycie". Żadne inne pisma w sprawie części nie byłyby rozpatrywane. Instytucja, potrzebująca coś zamówić, musiałaby wypisać dokładnie na druku do tego przeznaczonym, po kolei wszystkie pozycje podając swój adres i nazwę. Cztery te egzemplarze (kopię dla siebie można zrobić na czystym papierze) należałoby złożyć w „Motozbycie" na Grójeckiej, otrzymując nr przyjęcia zamówienia. Grójecka, zatrzymywałaby arkusz pierwszy, a drugi, trzeci i czwarty wysyłanoby do Dyrekcji na Mazowiecką. Z tamtąd po zatrzymaniu drugiego, trzeci i czwarty wędrowałby do magazynów na Mińską. Tam, po wydaniu części, zatrzymano by trzeci, a czwarty z częściami pojechałby na Grójecką, mając na sobie zaznaczone co jest wydane i co skreślone z powodu braku. Klient posiadając nr. zapotrzebowania oczekiwałby na zawiadomienie lub zgłosił by się sam. W tedy na 1-szym arkuszu urzędnik „Motozbytu" zaznaczyłby rzeczy wydane i skreślone, klient podpisałby, odebrał z magazynu, w którym pozostał arkusz 4-ty i dowidzenia. Na wartowni, powinna wystarczyć przepustka na części a nie jedna z asygnat. (Czy ktoś wywożąc dobre kilkadziesiąt kilo części czeka, aż mu wartownik wszystko przejrzy i czy wartownik mógłby to w ogóle zrobić)? W portierni tworzy się którąś tam z kolei składnicę asygnat, jako zgoła niepotrzebny magazyn „łatwopalnych materiałów".

HENRYK WOŹNIAK
kierowca i referent transp. CZWMB—Warszawa

Od Redakcji

Sprawa poruszona przez jednego z naszych Czytelników, naświetla może zbyt jaskrawo działalność „Motozbytu". Dochodzą nas jednak „słuchy" o różnych biurokratycznych nawyczkach w tej instytucji. Ponieważ plan oszczędnościowy musi objąć wszystkich w całym kraju, chętnie będziemy zamieszczali wypowiedzi innych Czytelników, na temat możliwości usprawnienia pracy, zlikwidowania biurokracji i zmniejszenia stosów papierów.

Tak więc Czytelnicy, stykający się z dziedziną samochodową nie tylko w praktyce, ale i ze strony biurowej i tak zwanej „papierkowej", pamiętajcie o tym zagadnieniu i nadsyłajcie swoje spostrzeżenia.

ODPOWIEDZI Redakcji

Zbigniew Więckowski—Łódź. Wyższa 23. Nasz współpracownik, mechanik J. Kierz odpowie Koledze na interesujące go tematy w najbliższym czasie. Jeżeli chodzi o wydawnictwa książkowe, to rzeczywiście „Motocykl" jest w tej chwili najobszerniejszą pracą.

* * *

Muras Aleksander — Dobrzechów. pow. rzeszowski. Obawy Kolegi są bezpodstawne. Należy się Wam prawo jazdy kat. IIIA. Takie na pewno otrzymacie.

* * *

Władysław Skoczyński — Gliwice. Dolne Wały 7. Zdaje się, że to jednak my mamy rację. Informacje nasze sprawdziliśmy w trzech wydawnictwach francuskich. Oprócz tego są one podane przez człowieka, który już w tym czasie „parał się" samochodziarstwem we Francji. Co do drugiej sprawy, to — mamy Triumpha „Trophy" w Redakcji.

Adamczuk Stanisław—Solice Zdrój. Proszę zgłosić pisemne zamówienie w Administracji „ZK" Warszawa, Al. Jerozolimskie 55 i dokonać wpłaty na konto PKO Warszawa I—9100.

* * *

J. B. (Kapsel) — Łódź. Sprawa fotografii bardzo nas interesuje. Resztę załatwiliśmy.

* * *

Śliwiński Tadeusz — Sosnowiec, Będzińska 21. W sprawie kupna motocykli angielskich proszę zwrócić się do Zarządu Głównego PZM, Warszawa, Marszałkowska 81 m. 28. Książek traktujących o budowie motocykli wyścigowych w języku polskim nie ma.

* * *

Gostomski Zbigniew — Białystok. Na pytania odpowie mechanik Kierz. Na białostockich piratów i wzorowych kierowców czekamy. Proponowana rubryka wkrótce powstanie.

Z LISTÓW do redakcji

Do Redakcji Z. K.

W odpowiedzi na pytanie — „kto zawinił" pragnę opisać swoje spostrzeżenia.

W dniu wypadku jechałem samochodem osobowym z Łodzi do Warszawy i zauważyłem w Ożarowie uszkodzony autobus PKSu, który stał w poprzek drogi. Z opisu wypadku przez „Za Kierownicą" i z tego co widziałem, wnioskuję, że za wypadek odpowiedzialny jest kierowca ciężarówki. Mało jest mieć kierunkowskazy i nawet wsteczne lusterko. **Kierowca ciężarówki ma pomocnika, który w czasie manewrowania powinien wyjść z wozu i pomóc kierowcy w manewrowaniu.**

Natomiast kierowca autobusu powinien wiedzieć, że Ożarów jest miejscowością ruchliwą, trzeba przejeżdżać bardzo ostrożnie. Kierowcy autobusowi i wozów osobowych, wiedzieć powinni, że na ciężarówkach spotyka się tak zwanych bandytów drogowych, którzy lekceważą przepisy drogowe.

Co do sygnałów w autobusach PKS, to są one bardzo ciche. To wszystko co do moich spostrzeżeń o wypadku ciężarówki z autobusem.

J. B. („Kapsel") — Łódź

Do Redakcji Z. K. Warszawa

Jako stały czytelnik zabieram głos w sprawie wypadku opisanego na str. 4 Nr 3 „Za Kierownicą".

Moim zdaniem winę za zderzenie ponosi kierowca ciężarówki. Jak sam zaznaczył, przed ruszeniem z miejsca wyjrzał wstecz i widział nadjeżdżający autobus. Powinien wtedy zaczekać, aż zauważony przez niego autobus przejedzie. Dopiero potem nawracać.

Sposób podany przez kierowcę ciężarówki często płata figle i zamiast osiągnąć dobry skutek (w tym wypadku nawrócić!) osiągamy przeciwny, taki jaki sobie najmniej życzymy.

K. Konieczko — Chrzanów

Szanowny panie Redaktorze

Ośmielam się zwrócić do Was z prośbą. A mianowicie: chcę prosić, abyście (jeśli to jest możliwe) podali mi pewne wskazówki i rady.

Jestem dobrym ślusarzem-mechanikiem i mam zamiar wykonać samodzielnie mały wózek sportowy. Posiadam motorek o wadze 36 kg. dwu takt, chłodzony powietrzem o mocy 11 K. M. Ramę wykonam sam, lecz trudność sprawia mi zawieszenie przedniej osi, gdyż chciałbym, ażeby przednia oś składała się z 2 połówek, a przednie koła nie były od siebie zależne w amortyzacji.

Nadwozie chciałbym wykonać jak najlżejsze, opływowe, a przy tym jak najłatwiejsze w robocie. Ogumienie koła „15-ki".

To wszystkie chciałbym wykonać poza godzinami pracy i jak najtańszym kosztem.

Panie Redaktorze. Jeżeli mój pomysł jest zdrowy i do wykonania, prosiłbym bardzo o udzielenie mi rad i wskazówek za pomocą Waszego pisma „Za Kierownicą", które zawsze kupuję.

pozostaję
Adamczuk Stanisław
Solice-Zdrój.

Wyczerpującej odpowiedzi udzieli nasz specjalista J. Kierz w rubryce „Rozmowy ze starym praktykiem".
Red. „ZK".

Czytamy KSIĄŻKI

Samochód Nowoczesny. — Adam Tuszyński. (Wydanie jedenaste!)

Już drugie pokolenie ma w rękach ten znany podręcznik zawierający „opis mechanizmów samochodu oraz ich działania— dla kierowców i właścicieli samochodów".

Książka zawdzięcza liczne wydania sumiennemu i wyczerpującemu opracowaniu tego obszernego tematu. Napisana jest zrozumiale, językiem bezpretensjonalnym i daje wstęp do zapoznania się z samochodem.

Życząc autorowi dalszych wydań czytelnik życzy sobie, aby były one nie tylko „poprawione i uzupełnione", jak Autor oświadcza w przedmowie do 11 wydania, ale również unowocześnione. To życzenie odnosi się tak do mianownictwa, które powstało i ustaliło się od czasu pierwszego wydania książki, jak do samej treści.

Trudno pogodzić się bowiem z tytułem „Samochód Nowoczesny", patrząc na tablicę I. Widzimy na niej podwozie samochodu osobowego, który był „nowoczesny" przed z górą dwudziestu laty. Starszy czytelnik patrząc na „felgę" ogumioną i drewniane koła oraz resory bez amortyzatorów, przypomni sobie młode lata. Lecz młody, dla którego wyłącznie książka jest przeznaczona, otrzyma poprostu fałszywą informację — jako wstęp do dalszej lektury. Na wstępie rozdziału I dowiadujemy się, że „podwozie jest właśnie tą częścią samochodu, które buduje się w fabryce samochodów", a nadwozie może być zbudowane i gdzieindziej. Ani słowa o samochodach z nadwoziem samonośnym, które w odniesieniu do samochodów osobowych, jest nietylko nowoczesnym, ale i bardzo rozpowszechnionym.

Anachronizmów zawiera jedenaste wydanie bardzo dużo. Należałoby opuścić cały rozdział VIII zawierający obszerny opis silników bezzaworowych, które całkowicie wyszły z użycia. Zastąpić go można wysoce aktualnym opisem działania hydraulicznego sprzęgła, coraz częściej stosowanego nawet w produkcji masowej, jak również chociaż by wzmiankę o przekładni hydraulicznej.

Sposób obliczania „ilości koni tzw. podatkowych" w rozdziale XII stanowczo nie jest na miejscu w nowym wydaniu „poprawionym i uzupełnionym". Brak natomiast wyjaśnienia takich pojęć jak: pojemność silnika, stosunek sprężania i jego wpływ na wydajność silnika, stosunek mocy silnika do wagi pojazdu, znaczenie stosunku przekładni głównej i wymiaru kół, jak również wyjaśnienia, na podstawie wzajemnego stosunku tych czynników, pojęcia dynamicznej wartości samochodu.

Niejedno pojęcie dziś zupełnie aktualne potraktowane jest w książce pobieżnie (jako nowość!) i niejedno pojęcie dziś zupełnie już nie aktualne zajmuje zbyt wiele cennego miejsca.

Co do wspomnianego na wstępie mianownictwa, to dziś rażą nas: „resor wałkowy" zamiast drążek skrętny, „buksowanie kołami" zamiast poślizg kół, „inercja" zamiast bezwładność itd. itd.

⊙

„Zasady obsługi nowoczesnych samochodów". — Witold Rychter.

Zagadnienie przedłużenia okresów międzynaprawczych, celem wydobycia z samochodu większej wydajności przy zmniejszeniu kosztów utrzymania, wymaga dużo pracy. Również i pracy propagandowej oraz szkolenia. Z książki inż. Rychtera każdy może dużo nauczyć się. Książka napisana jest zajmująco i czyta się ją łatwo i przyjemnie. Układ tekstu jest logiczny.

Ktoś nieobeznany z samochodem może zarzucić zbyt obszerne traktowanie pozornie mało ważnych szczegółów. Praktyk będzie napewno wręcz odmiennego zdania. Na przykład: szczegółowy opis sposobu zapalania papierosa podczas jazdy, strząsania popiołu (inaczej w samochodzie zamkniętym, a inaczej w otwartym) i wyrzucania niedopałka jest nieoceniony. Sposób ustawiania samochodu w garażu, przewietrzanie samochodu podczas jazdy i wiele innych szczegółów, które wydawać się mogą nowicjuszowi drobiazgami, potraktowane są z dokładności pochwały godną.

Z pomiędzy licznych trafnych określeń jedno zasługuje na złote zgłoski: „miękkość ruchów, opanowanie i spokój — oto cechy kierowcy oszczędzającego samochód".

Nie uchronił się jednak autor od anachronizmów. Informacje w rozdziale pt. „Przegląd firmowy i gwarancja" powinny być zmienione, a wzmianka o nacinaniu protektora dla zwiększenia przyczepności opony mogłaby być bez szkody opuszczona.

Słowo „nowocesnych" w tytule wydaje się być przymiotnikiem bez pokrycia. Książka może być tsosowana przy używaniu wszelkich, ale przede wszystkim osobowych, samochodach. Tytuł „Zasady Obsługi i osobowych Samochodów" odpowiadałby lepiej charakterowi książki: byłby bezpretensjonalny, prawdziwy i logiczny.

⊙

Obydwie książki są podręcznikami o samochodach osobowych. W tekstach napotykamy tylko wzmianki o istnieniu samochodów ciężarowych.

Brak nam podręcznika dla samochodów ciężarowych, które stanowią trzon naszego zmotoryzowanego transportu. Stojąc w obliczu planu sześcioletniego, który przyniesie nam unifikację typów, uważać musimy pojawienie się oddzielnych podręczników do samochodów ciężarowych i osobowych wraz z ich pochodnymi (wozy dostawcze i sanitarki) za sprawę aktualną. Nowe podręczniki powinny uwzględniać cechy charakterystycne przyszłych typowych konstrukcji i w ten sposób stanowić obszernie ujęte przepisy obsługi. **(S.)**

Szanowny Panie Redaktorze

Jestem szczerym sympatykiem i „starym", bo od pierwszego numeru, prenumeratorem „Za Kierownicą". Od trzech lat jestem członkiem Automobilklubu i zapalonym motocyklistą. Z tego ostatniego wynika, że jak kierowca jestem jeszcze dość młody, tym nie mniej jednak nie hołduję zasadom kawalerskiej jazdy i w miarę swych sił staram się ją tępić.

Z tego też względu bardzo mi się podobał pomysł wprowadzenia w „ZK" — „kolumny piratów drogowych". Ale czy obok nie dało by się wprowadzić kolumny „wzorowych kierowców". Kolumna taka nie zajęłaby wiele miejsca, a niejednego kierowcę zachęci to do jeżdżenia bardziej kulturalnie i przepisowo.

Jeśli chodzi o przepisową jazdę, to np. ja chociaż znam przepisy zdaje mi się dobrze, to jednak nie mam stuprocentowej co do tego pewności. Mając bowiem 4 podręczniki ruchu kołowego znalazłem w nich zupełnie różne interpretacje tych samych prawideł. Przy okazji, jeśli już mowa o tych podręcznikach to uderzyła mnie jeszcze jedna rzecz przy ich czytaniu. Mianowicie, we wszystkich są identyczne ilustracje (są to książki, m. in. napisane przez p. A. Tuszyńskiego i p. inż. Grudnia). Po prostu jak gdyby były jedną kliszą odbijane. Ale ta identyczność nie zdziwiłaby mię tak bardzo, gdyby nie fakt, że kiedyś u znajomych znalazłem w rupieciach niemiecką broszurkę (prawdopodobnie pozostałość po mieszkających tam za okupacji. Niemcah) p. t. „Verkehrshilfen". Było to obrazkowe wydanie niemieckich przepisów ruchu. I co się okazuje? Ilustracje są identyczne z zamieszczonymi w polskich, powojennych wydaniach przepisów. Z tym tylko, że te ostatnie nie są kolorowe i został pominięty np. rysunek pochodu z hitlerowskim sztandarem. Ale zato już niemiecki policjant w mundurze jest do obejrzenia w polskich książkach. Przyznam się, że fakt ten oburzył mnie do żywego. Gdyby Pan Redaktor sobie życzył, mogę Panom przesłać tą niemiecką broszurę do porównania z polskimi.

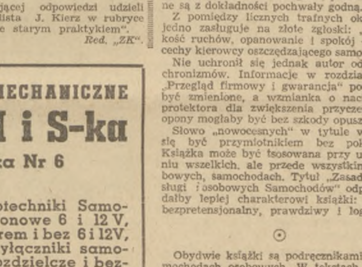
Tak się rozpisałem o tych „obrazkach", że odbiegłem od tematu. Zmierzałem zaś do tego, żeby spytać: czy są dostępne zwykłemu śmiertelnikowi urzędowe, ustawowe, przepisy bez komentarzy i w jaki sposób można je zdobyć?

Ponieważ widzę, a raczej przeczuwam, że Pana znudziłem, na tym zakończę.

Przesyłam serdeczne pozdrowienia całemu zespołowi Redakcji i życzenia aby „Za Kierownicą" stawało się nadal coraz bardziej naszym i coraz popularniejszym pismem wśród kierowców.

Z poważaniem
Zbigniew Gostowski — Białystok

MOTOCYKL I GIMNASTYKA



Popisy radzieckich motocyklistów i gimnastyków spotkały się wszędzie z entuzjastycznym przyjęciem publiczności. Na pokazach w zeszłym roku w Warszawie nie wiedzieliśmy co podziwiać. Czy zręczność ludzi czy wytrzymałość maszyn.

SPORT

Paweł Solski ppłk inż.

O MASOWY SPORT MOTOROWY

Historyczny Kongres Zjednoczeniowy obu partii robotniczych wskazał naszemu narodowi jasną drogę wielkiego rozwoju, drogę do dobrobytu, postępu i sprawiedliwości społecznej — drogę do socjalizmu.

Droga ta, to droga stale rosnącego dobrobytu mas pracujących, — wzrastania ich potrzeb kulturalnych i siły nabywczej.

Znane już nam wytyczne planu 6-letniego, wskazują na szybkie tempo wprowadzania w życie tych założeń.

Realizacja tych wielkich przemian stawia każdemu odcinkowi naszego życia gospodarczego i społecznego nowe zadania i nowe metody pracy.

Należy się zastanowić, jakie zadania stają na obecnym etapie przed sportem motorowym i jak winny one być realizowane.

Nowe drogi rozwojowe Polski prowadzą do rozkwitu techniki. To znaczy, że rozbudowujący się przemysł będzie corocznie wchłaniał nowe dziesiątki i setki tysięcy ludzi, a zmechanizowane rolnictwo mieć musi wielkie zastępy pracowników, obsługujących technikę na wsi. W szczególności racjonalna eksploatacja i techniczna obsługa szybko rosnącego liczebnie naszego parku pojazdów mechanicznych, wymaga stałego dopływu wyszkolonych pracowników.

Procesowi przekwalifikowania setek tysięcy ludzi na wsi i w mieście musi towarzyszyć atmosfera zrozumienia dla techniki, szacunku i chęci jej opanowania, atmosfera świadomości, że jest ona potężną dźwignią postępu, dobrobytu i potęgi naszego kraju.

Czy sport motorowy może pomagać tym procesom, sprzyjać tej atmosferze? Oczywiście, że tak, ale w wypadku spełnienia pewnych podstawowych warunków. Aby sport motorowy wniósł swoją cegiełkę do realizacji tych wielkich przemian, musi być po pierwsze masowy, a po drugie włożyć o wiele więcej wysiłku pracy w popularyzowanie motoryzacji, w szczególności wśród młodzieży. Celowi temu służy szeroki wachlarz środków, jak np: organizowanie wykładów teoretycznych i zajęć praktycznych, organizowanie amatorskiego szkolnictwa, pogłębianie wiadomości i umożliwienie zajęć praktycznych osobom nie posiadającym własnych środków motorowych itp., itp.

Rozwój własnego przemysłu motoryzacyjnego oraz stały wzrost siły nabywczej mas pracujących, stwarzają realne perspektywy szerokiego rozpowszechnienia w społeczeństwie indywidualnych środków motorowych. Już dziś, dzięki coraz bardziej rozwijającej się produkcji małolitrażowych motocykli stają się one popularnym środkiem indywidualnej komunikacji. Ten rozwój indywidualnych środków motorowych wśród pracujących jest zjawiskiem ze wszech miar pożądanym, sprzyja bowiem wzrostowi kultury technicznej, oszczędza czas w życiu indywidualnym, stwarza bodziec do zwiększenia wydajności pracy, umożliwia turystykę i ułatwia korzystanie z dobrodziejstw kultury, oraz stwarza poważny rynek rezerwowy sprzętu motoryzacyjnego w kraju.

Sportowe kluby motorowe mogą w poważny sposób sprzyjać zorganizowaniu wszystkich posiadaczy indywidualnych środków motorowych, ułatwianiu im eksploatacji sprzętu oraz doszkalaniu fachowemu. Na przykład: zbieranie opinii użytkowników o wadach i zaletach eksploatacyjnych różnych typów sprzętu, wnioskowanie na podstawie ich życzeń o najwłaściwszym rozmieszczeniu stacji benzynowych, stacji obsługi i garaży, wnioskowanie odnośnie remontu dróg i ich znakowania, organizacja spółdzielczego budownictwa garaży, organizacja ratalnej sprzedaży popularnych pojazdów, mechanicznych organizowanie zbiorowe turystyki motorowej oraz pożytecznego i kulturalnego wykorzystania dni świątecznych itp. Oczywiście, w najbliższym okresie czasu, jako indywidualny pojazd motorowy należy uważać motocykl.

Również imprezy sportowe winny być organizowane z punktu widzenia ich momentu wychowawczego i wyszkoleniowego, a nie wyczynowego. Winny one być masowe, przynosić w efekcie hartowanie zdrowia i wytrzymałości zawodników, pogłębiania ich wiedzy o sprzęcie, o jego właściwościach i niedomaganiach, lepsze opanowanie techniki jazdy, a nie niszczenie sprzętu i nadszarpywanie zdrowia.

Imprezy wyczynowe winny być przede wszystkim rozpatrywane z punktu widzenia popularyzacji motoryzacji.

Wreszcie kluby motoryzacyjne winny sprzyjać i kultywować amatorską myśl konstruktorską. Wdrażać swych członków w głębokie poznawanie typów sprzętu i szukanie nowych rozwiązań, ulepszeń i konstrukcji.

Z tych kilku uwag nasuwają się już wnioski, że nasz sport motorowy winien pójść po nowszych drogach, winien być zreorganizowany. Trzeba mu nadać charakter masowy, odpowiadający nowym zadaniom. Trzeba mu dać bazę materialną w postaci sprzętu klubowego, w zasadzie w postaci sprzętu treningowego, sal szkolnych wyposażonych w eksponaty i pomoce poglądowe oraz niewielki warsztat szkolno - eksperymentalny. Trzeba w klubach wytworzyć atmosferę koleżeńską, wzajemnej pomocy doświadczeńszych członków — młodszym. Trzeba, aby całej pracy klubowej towarzyszył duch wychowania społeczno-politycznego najszerszych mas i poważna atmosfera pracy nad pogłębieniem kultury technicznej.

Wydaje się słusznym, ażeby pierwszym krokiem do wspomnianej wyżej reorganizacji było połączenie P. Z. M. z A. P. Powstała z połączenia organizacja uzyska bardziej masową bazę ludzką i złączy, dotychczas rozproszone wysiłki, da poważne oszczędności materialne i finansowe.

Połączenie to pozwoli zlikwidować dotychczasowy elitarny charakter klubów A. P., nieodpowiadający naszemu układowi społecznemu i dlatego zawieszający go w próżni. W stworzonej jednolitej organizacji sportu motorowego trzonem będą na obecnym etapie motocykliści—pracujący wsi i miast, którym wydajna praca pozwoli na kupno i eksploatację indywidualnego pojazdu mechanicznego.

Takie połączone organizacje Automobilklubu istnieją już w szeregu krajów, swoją żywotnością wykazując słuszność takiego rozwiązania.

Idea masowego sportu motorowego, idea pracy nad faktyczną popularyzacją motoryzacji, wprowadzenie jej tam, gdzie jej nigdy nie było, do najdalszych wsi i miasteczek, niewątpliwie zmobilizuje miłośników motoryzacji do wydajnej, efektywnej pracy społecznej.

Z życia Automobilklubu

ODDZIAŁ ŚLĄSKI

Walne Zebranie oddziału śląskiego dokonało wyboru nowego Zarządu. W skład Zarządu weszły 23 osoby spośród członków katowickiego Oddziału z prezydentem m. Katowic, kol. A. Willnerem, jako prezesem na czele.

* * *

Oddział śląski liczy obecnie 831 członków zwyczajnych, wliczając w to również delegatury w Bielsku, Gliwicach, Opolu i Prudniku.

* * *

Komisja Techniczna oddziału zbudowała pierwszy w Polsce elektryczny chronometraż do pomiarów szybkości zawodników na trasie imprez samochodowych. Chronometraż ten zastosowany był już z powodzeniem w zeszłorocznym Raidzie AP.

* * *

Do czołowych zawodników śląskiego Oddziału należy zaliczyć kol. kol.: Borowczyka, Janiewicza, Podstawskiego, Ferica — ukończyli oni XIV Raid AP, oraz kol. kol.: Rzeźniczka, Kazimierka i Nahorskiego — sklasyfikowanych w „Wyścigu o złoty laur Wawelu".

* * *

Komisja Szkoleniowa nawiązała z Wydz. Komunikacyjnym i z MO współpracę w zakresie zwalczania anarchii drogowej. Przeprowadzono kilkadziesiąt kontroli w terenie przy udziale 120 członków Oddziału.

Członkowie Komisji Szkoleniowej wygłosili w roku ub. 12 wykładów z zakresu motoryzacji dla junaków SP. Prowadzone były również wykłady na kursach specjalnych dla milicjantów Ruchu.



Kol. Nahorski Michał (po lewej) startował w ub. sezonie na Lancia Aprilia. Kol. Rzeźniczek Władysław po zademonstrowaniu wielkiej zręczności na swym Willysie uzyskał I. miejsce w Wyścigu o laur Wawelu.

Przy wymianie praw jazdy w Komisji Kwalifikacyjnej współpracują członkowie śląskiego Oddz. AP, jak również w pracach Komisji Egzaminacyjnej dla kierowców w Wojewódzkim Wydz. Komunikacyjnym. Przeegzaminowano w roku ub. 5 500 kandydatów.

* * *

Śląski oddział AP utworzył stałą Komisję współpracy polsko-czechosłowackiej. Nawiązano serdeczne stosunki z AKRCs, goszcząc m. in. u siebie wycieczkę czeskich automobilistów.

* * *

W dzień nowego roku wręczono upominki 18 milicjantom regulującym ruch uliczny w Katowicach, wyrażając tym uznanie dla ciężkiej i odpowiedzialnej pracy Milicji Ruchu.

Więcej imprez motorowych zapowiada AKRČs

Już przy końcu ubiegłego roku czeski Autoklub otrzymał zezwolenie na przeprowadzenie w bieżącym sezonie 25 imprez samochodowych i motocyklowych. Obecnie, ze względu na wprowadzenie w Czechosłowacji wolnej sprzedaży paliw płynnych, dalszych 15 imprez motorowych uzyskało aprobatę władz.

Szczegółwy Kolendarz Sportowy na rok bieżący zostanie opracowany jeszcze w marcu przez kongres zrzeszonych zawodników (Svaz Motoristu) i oddziały AKRCs.

Nasi zawodnicy

Marian WIERZBA

Znamy dobrze „Srebrną Lancię" z ub. sezonu. Jeździ na niej Marian Wierzba. Zawdzięcza on swoje dotychczasowe sukcesy — jak sam podkreśla — wieloletniej pracy majstra samochodowego.

Pierwszym poważnym zwycięstwem Wierzby było zajęcie I miejsca w swojej kategorii na dwucylindrowej Tatrze — w raidzie międzynarodowym na trasie Kraków — Wiesbaden. Był to rok 1927. W ciągu następnych lat startuje już stale we wszystkich raidach krajowych ze zmiennym szczęściem. Za granicę jedzie powtórnie w 1937 r. W raidzie do Monte Carlo przychodzi na Tatrze - 75 bez punktów karnych. W dwa lata później ponownie osiąga na tej samej trasie sukces. Tym razem na Lanci Aprili, której do końca pozostaje wierny.



Wierzba przed startem w „Wyścigu na ulicach Warszawy".

W konkurencjach krajowych zdobywa Wierzba pierwsze miejsce w wyścigu na trasie Warszawa — Spała — Warszawa, osiągając doskonały czas i szybkość przeciętną wynoszącą 106 km/godz. Jako uczestnik raidu zimowego do Zakopanego w 1939 r. zajmuje I miejsce w wyścigu na trasie Zakopane — Kalatówki. Tu poradził sobie z doskonałymi zawodnikami zagranicznymi, dzięki temu, że zaopatrzył opony swego wozu w specjalne śruby przeciwślizgowe, co umożliwiało jazdę na oblodzonej górskiej trasie.

Po szczęśliwym przetrwaniu okupacji rozpoczyna Wierzba znowu pracę w swoim zawodzie i pomału rozgląda się za sportowym wózkiem dla siebie. Wreszcie napotyka samochód, do którego, jak twierdzi, ma największe zaufanie. Jest to Lancia Aprilia (1350 ccm). Kupuje ją w Kwaterze Głównej marszałka Rokossowskiego za 36 tysięcy złotych. Jednak stan silnika, podwozia i karoseria były bardzo opłakane. Ale czego nie dokona zapał i doświadczenie. W parę miesięcy Lancia staje na kołach, dzięki niestrudzonej pracy Wierzby. Nie tylko pięknie wygląda, ale i doskonale „lata".

Od tego czasu wszystkie sukcesy są udziałem tego srebrnego wozu. A więc rok 1947 przynosi Wierzbie zwycięstwo na Międzynarodowym Raidzie oraz I miejsce w biegach ulicznych Warszawy i Krakowa. Również rok obecny wskazuje, że zarówno kierowca, jak i samochód znajdują się w doskonałej formie.

Marian Wierzba jest kierownikiem warsztatów samochodowych Polskiego Radia. Pracę tę chwali sobie bardzo. Dla swojej Naczelnej Dyrekcji ma wielkie uznanie. Idzie mu ona jako czynnemu sportowcowi bardzo na rękę, ułatwia i popiera pod każdym względem jego sportowe wyczyny.

SPORT

PZM NA NOWYCH DROGACH

Obserwując powojenne życie sportowe każdy z nas z łatwością może stwierdzić znaczną przewagę sportu motocyklowego nad samochodowym. Przewaga ta objawia się wszechstronnie. Czy to w ilości posiadanego przez kluby i członków sprzętu (a zatem realnych możliwości startów i szkolenia juniorów), ilości imprez, objęcia zasięgiem szerokich mas młodzieży, oraz rozpoczęciem jakkolwiek na razie przez pojedyncze kluby, szkolenia w jeździe.

Bardzo szybki wzrost zainteresowania motocyklizmem, spowodowany w znacznej mierze utworzeniem się ligi żużlowej, stały napływ znacznej ilości młodzieży, oraz znaczna przewaga natury ekonomicznej sportu motocyklowego nad samochodowym, pozwala dziś już stwierdzić, że przyszłość naszego sportu motorowego leży właśnie w motocyklizmie.

Fakt ten nie powinien i nie może stanowić przyczyny do obaw o słuszność linii rozwojowej naszego sportu motorowego. Słuszność tę wykazuje bowiem samo życie, które kieruje młodzież do prężnych, przynoszących jej efektywne korzyści klubów motocyklowych. Dyktują warunki ekonomiczne, pozwalające już w najbliższym okresie czasu na dostarczenie organizacjom motocyklowym odpowiedniej do potrzeb masowego rozwoju, ilości sprzętu. Tego samego nie można w tej chwili powiedzieć o automobiliźmie. Zaciążyły na nim stare „grzechy" przedwojennej elitarności, czyniące do dziś jeszcze w znacznej mierze z automobilklubów organizacje bardziej natury towarzysko-rozrywkowej niż realnie sportowo-szkoleniowej. Nic więc dziwnego, że napływ młodzieży do automobilklubu, w którym w obecnych warunkach nie znajduje, poza, powiedzmy, pewną ilością wykładów fachowych (teoretycznych) rzeczywistych korzyści — jest bardzo nikły.

Drugą przyczyną są bezsprzecznie warunki ekonomiczne, które dają przewagę w umasowieniu motocyklizmowi, nie odbierając przy tym naszemu sportowi tych walorów, jakie daje państwu przez przeszkolenie szerokich rzesz młodzieży, a w szczególności młodzieży wiejskiej w znajomości maszyny i przepisów drogowych.

Na swej drodze rozwojowej ma jednakże PZM stare błędy, które dziś jak najszybciej muszą zostać usunięte. Błędem tym jest nierozdzielanie np. kategorii maszyn sportowych od maszyn wyścigowych, co powoduje w efekcie zniechęcenie szerokich rzesz motocyklistów, posiadających przecież sprzęt turystyczno - sportowy, a nie wyścigowy, zmuszonych tym do ulegania na wszystkich wyścigach kilkudziesięciu szczęśliwcom, wyposażonym w rzadkie jeszcze u nas maszyny wyścigowe. Na nowej drodze musi również PZM bardziej jeszcze zbliżyć się do młodzieży szkolnej i wiejskiej, której na razie bardzo jeszcze znikoma liczba zrzeszona jest w klubach motorowych.

Starania nowego zarządu PZM idą już dziś po tej linii. Po linii, którą z pewnością pójdzie nowa organizacja sportu motorowego w Polsce powstała ze złączenia się PZM i AP. Równie żywo interesuje się PZM podniesieniem klasy sportowej naszych zawodników przez ożywienie międzynarodowych imprez. W bieżącym sezonie będziemy przypuszczalnie gościli na naszym terenie reprezentacje narodowe (w żużlu) Czechosłowacji, Holandii i Szwecji. W wyścigach szosowych wziąć udział mają Węgrzy, Szwedzi, Czesi i Rumuni. Spodziewany jest również wyjazd naszych zwodników - żużlowców do Szwecji, Holandii i Czechosłowacji, oraz zawodników na wyścigi szosowe do Rumunii i Czechosłowacji.

NOWE WŁADZE POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

Walne zebranie PZM wyłoniło Zarząd Naczelnej Organizacji Polskiego Sportu Motocyklowego w następujący składzie:

Prezes — Askanas Stefan.
Vice prezes sportowy — Kosowski Wacław.
Vice prezes administracyjny — Krupiński Hieronim.
Sekretarz — Karpała Stanisław.
Skarbnik — Lewandowski Jan.
Przewodniczący Komisji Technicznej — Sokołowski Zenon.
Gospodarz — Marciniak Tomasz.
Referent spraw zagranicznych — Szumowski Tadeusz.
Referent prasowy i propagandowy — Wilamowski Zbigniew.
Członek Zarządu — Grabowski Stanisław, Perzyński Maciej. Pietruszko Stanisław, Zajczyk Józef i Salach Józef.

KOMISJA SPORTOWA

Przewodniczący — Kosowski Wacław.
Z-ca Przewodniczącego — Sokołowski Zenon.
Członkowie: ob. ob. Brun K., Brun S., Wilamowski Zbigniew. Marciniak, Rymkiewicz, Zymirski, Szumowski.



JEAN WIMILLE

Francuz, Jean Wimille, jeden z najsławniejszych kierowców, zginął w czasie treningu na torze Palermo pod Buenos Aires, przygotowując się do wielkich zawodów o Grand Prix Argentyny.

Wimille u szczytu sławy stanął w roku 1936 po zdobyciu Wielkiej Nagrody Autoklubu Francji na torze Monthley, przebywając 1000 km z przeciętną szybkością 125 km/godz. W roku 1939 w wyścigu na dystansie 3500 km Wimille uzyskuje przeciętną 140 km/godz. Po wojnie w roku 1947 zdobył Grand Prix Berna przy przeciętnej 151 km/godz.

W ostatnich czasach Wimille uważany był powszechnie za najlepszego zawodnika-automobilistę Europy.

* * *

Okręgowy Związek Motocyklowy został utworzony w Kielcach jako nowy Okręg PZM. Podlega mu 9 klubów z miast: Radom, Starachowice, Kielce, Częstochowa i Jędrzejów.

*

Można już zamawiać Kalendarz Sportowy PZM zawierający poza terminami spotkań motocyklowych najważniejsze objaśnienia i wyciąg z regulaminów dotyczących imprez we wszystkich kategoriach. Wysyłka po uprzednim przekazaniu należności na konto PZM w PKO nr I-1690, lub na adres: Warszawa, ul. Marszałkowska nr 81. Cena egzemplarza 50.— zł.

*

Godność honorowego członka Krakowskiego OZM nadano na walnym zebraniu inż. Z. Sokołowskiemu z Zarządu Głównego PZM i prezesowi PKM-Warszawa. Po bytności w Krakowie inż. Sokołowski udał się do Zakopanego, gdzie omówił z przedstawicielami Tatrzańskiego Klubu Motocyklowego szereg zagadnień organizacyjnych.



Oto czwórka naszych doskonałych motocyklistów (od lewej): Jankowski Jerzy, Brun Stanisław, Dąbrowski Jerzy i Urbaniak Stefan. W ub. roku startowali w MMM na „setkach" CZ — 125 ccm. Mamy nadzieję w roku bieżącym dosiądą silniejszych rumaków.

PODSŁUCHANE



— Nie mój drogi. W dzisiejszych czasach podstawą jest wysoki stosunek sprzęgania,



ZZT-TECIĄK

Jeden z jubilatów, Józef Gawin podarował nam swoje zdjęcie z 1910 roku w mundurze... kierowcy. Obiektywnie musimy stwierdzić, że dziś nie wygląda on wcale gorzej. Może nawet lepiej, gdyż przybyło mu — wąsa!

×

W ABISYNII RYCZĄ LWY I... MOTORY

Jego Wysokość Negus, władca Abisynii, zamówił dla swej przybocznej gwardii pewną ilość nowoczesnych motocykli, marki Triumph Twen.

Kto kogo wypłoszy swym rykiem? Czy motocykl lwa, czy lew przepłoszy motocykle?

×

ROSNĄ NIEMIECKIE PISKLĘTA

Niemieckie fabryki: Opel, Bussing-NAG Volkswagen. NSU chcą zwiększyć produkcję swych wyrobów. Amerykanie żywo popierają rozwój techniki germańskiej, a Hitlerek w piekle zaciera z radości ręce.

...Jadąc PO ŚWIECIE

DWIE STRONY MEDALU



Anglicy za granicą



Anglicy u siebie.

×

PALI SIĘ?

Konkurencja straży pożarnej. Samochody rozwijające szybkość 160 km na godz. zamówiła sobie policja angielska. Dokąd wam tak śpieszno konserwacyjni policjanci, drodzy Bobby?

REKORDY Z USA

Według danych policji amerykańskiej ilość kradzieży samochodowych w ciągu roku przekracza 300 tysięcy wozów. Różnorodne przepisy odnośnie kradzieży w poszczególnych stanach ułatwiają jeszcze bardziej możliwości szybkiego... dorobienia się.

Wiadomo, komu amerykańskie ustawodawstwo idzie na rękę.

×

WETERANI ANGIELSCY PRZY PRACY

Nareszcie doliczono się! Trzysta tysięcy staruchów-samochodów pracuje na terytorium wysp brytyjskich. Większość liczy sobie około 10 lat, a jest również i sporo „dwudziestolatków".

Co kraj — to obyczaj. Jak konserwatyzm w użyciu, no to i w... używaniu samochodów.

Prezentujemy

SZEŚCIU MISTRZÓW w ciągu dwu stuleci

Rekordziści osiągnęli doskonałe przeciętne szybkości:



Rok 1825 — 12 km/godz.



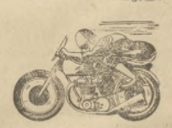
Rok 1875 — 18,5 km/godz.



Rok 1900 — 21 km/godz!



Rok 1920 — 41 km/godz.!!



Rok 1950 —141 km godz.!!!



Rok 1975 —641 km godz.!!!!!

Wiadomo, że słabą stroną większości sportowców są wszelkiego rodzaju dyplomy, odznaczenia itp. utensylia. Jednak szczytem marzeń będzie zawsze laurowy wieniec zwycięscy. Redakcja „ZK" pragnąc mieć pod ręką jakiś przyzwoity wianuszek—tak na „wszelki wypadek" (osobiście nie jesteśmy zwolennikami lauru) rozpoczyna w tym numerze zbieranie kwiatków przeznaczonych do tego wieńca.

Kwiatki do Wieńca

NIEZAPOMINAJKI ROSNĄ NA ŻUŻLU

W angielskim miasteczku Brands Hatch miał odbyć się wyścig motocyklowy na żużlu. Tłumy publiczności zaległy trybuny. W ostatniej chwili przed startem zawodnicy oświadczyli jednak, że nie pojadą, ponieważ nagrody wyznaczone dla nich, są za niskie. Ale organizatorzy uwzięli się również i nie chcieli dołożyć ani funta (funt ang. — Przyp. Red.). Po długich targach ogłoszono wreszcie, że... zawody nie odbędą się. Oczywiście publiczność wygwizdała i zawodników i organizatorów. *sls.*

KLASZTORNA LILIA

Poważne kłopoty sprawiał zawsze organizatorom wyścigów motocyklowych włoski zawodnik Cavanna. Jeździec ten, startujący w kat. motocykl. z przyczepkami, stosował olbrzymią ilość kruczków, omijając przepisy sportowe. M. in „sprokurował" sobie przyczepkę o wadze 9 kg (!), zaopatrzoną w koło rowerowe. Pasażer z przyczepki — też bardzo lekki — jechał zazwyczaj na tylnym siodełku za Cavanna, czego nie zabrania regulamin FICM. Ale kłopoty organizatorów skończyły się: znany sportowiec wstąpił do... klasztoru. Brat Franciszek, tak brzmi bowiem obecne imię Cavanny, będzie zapewne wznosił gorące modły za tych sportowców, którzy omijają regulaminy. A ilość tych grzeszników jest „niewąska".

TO i OWO MOTOCYKLOWE i SAMOCHODOWE

P. Awian na DKW-u ma w dżungli randes-vous

Kto przeładuje samochód ten jest ..., ale nie uprzedzajmy wykładu.

Jak zwykle mistrz Alojzy Pośpiech (znany pekaesolog!) dotrzymał obietnicy i... ni z tego, ni z owego znaleźliśmy się w sympatycznej dżungli podzwrotnikowej.

Wkoło cisza błoga i spokój. Na trawiastym szlaku bezgłośnie (włączając się w ogólny akord!) przemykają samochody, a wóz znajomy na przedzie. Marka? Zdaje się, że DKW (czytaj: D-eska, K-awałek deski, W-ogóle deski.). Wóz prowadzi znany w tutejszych kołach p. Awian. Wprawnym ruchem przerzuca... nogi to na kierownicę, to znów na pedały. Wygodnie! Prawda? Przy takich możliwościach o zmęczeniu nie ma mowy. Jednocześnie p. Awian z zainteresowaniem słucha ostatnich wiadomości „Ekspresu Dżungli", które odczytuje mu właśnie konduktor autobusu.

— A może byś teraz dalszy ciąg powieści „Tarzan wśród ludzi" — prosi przymilnie p. Awian swego towarzysza.

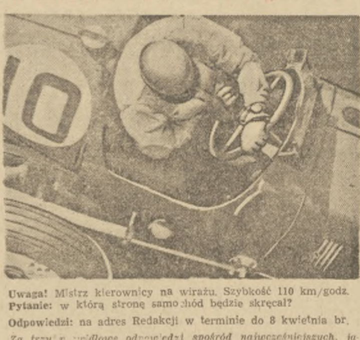
Tak miło i przyjemnie gwarząc minęli nawet przystanek, z którego kilku pasażerów musiało w ostatniej chwili wskakiwać do rozpędzonego pojazdu. Lecz i to nie zrobiło najmniejszego wrażenia na szlachetną obsadę autobusu DKW. Chociaż kontygent pasażerski już dawno jest w komplecie, chociaż koła trą o podwozie (uwaga — pożar za chwilę!) oni najspokojniej w świecie (to rozumiem: zimna krew kierowcy) dokańczają czytanie tej fascynującej powieści o Tarzanie.

Czy przypadkiem mistrzunio Pośpiech z pośpiechu (tu też komunikacja toczy się z przeciętną 15 km/godz!) nie pomylił liter odczytanych na autobusie? — zastanawiają się obecni na wykładzie. Jeżeli tak, to prosimy o sprostowanie w następnym numerze „ZK".

LEST



4. KONKURS BŁYSKAWICZNY „ZGADNIJ"



Uwaga! Mistrz kierownicy na wirażu. Szybkość 110 km/godz.
Pytanie: w którą stronę samochód będzie skręcał?

Odpowiedzi: na adres Redakcji w terminie do 8 kwietnia br.

Za trzy prawidłowe odpowiedzi spośród najwcześniejszych, jakie nadejdą przyznajemy trzy bezpłatne półroczne prenumeraty miesięcznika „Przegląd Samochodowy".

Dział handlowy

KUPNO — SPRZEDAŻ WYMIANA

Znana firma „Kurc Szlus" w/m przeważnie nie uchwytna, wymienia cele akumulatorowe i dolewa „kwas". Gwarancja jakości.

(Od Red. — Wymieniajcie! Ale nie wymienicie jednej celi, która was czeka na... Mokotowie. Tam nawet dolewanie kwasu nie pomoże)

*

Zakłady precyzyjnej obróbki klienta? — Red.) wykonują na oczekaniu łamane półośki. Ceny sztywne! Ulica — Niestalowa. Numer — dopasujemy. Miasto — prawie każde.

*

Uwaga! Uwaga! Sprzedajemy wagonowo gumę do żucia we wszystkich smakach. Artykuł nadaje się również do wulkanizacji opon i dętek. Polecamy smaki: „Cierpko w gębie" i „Co z USA — to pokusa". Adresować: Składy hurtowe p(l)ana Marshalla.

(Od Red. — Ostrzegamy. Towar zleżały. Nadaje się już tylko na gumowe obcasy).

*

Zamieniam podręczniki do nauki dla kierowców na prawa jazdy kat. XIII. Dyskrecja zapewniona. Oferty sub: Teoś Lewy.

Od Red. — Drogi Lewy. Popieramy pańską akcję u... prokuratora.

*

Krakowskim targiem kupię motocykl mało używany. Może być nie na chodzie byle setka. Zgłoszenia: Bar „szoferski", dla Oliwo.

(Od Red. — Nie łącz wszystkiego z Monopolem Spirytusowym przyjacielu Oliwo!)

*

NIEWIERNY TOMASZ CHCE KUPIĆ SHL-kę



— A pod kontuarem żadnych motoycklі nie chowacie?

*

Wszelkie akcesoria samochodowe posiada stale na składzie firma W. Gaz. Polecamy specjalnie ciężkie powietrze do pompowania opon. Użycie takiego powietrza gwarantuje, że guma nie siądzie. Próby bezpłatne.

Od Red. — Towar niebezpieczny dla otoczenia. Gwarantujemy że i opony i firma prędko siądą

*

Kupimy dwa dobre materace sprężynowe. Wiadomość WSNK (Wyższa Szkoła Nerwowych Kierowców). Zawsze w miejscu, ulica Krzywe Koło Nr 13.

(Od Red. — Kupcie od razu więcej: cztery do obłożenia boków, a jeden na wierzch waszego samochodu).

Za KIEROWNICĄ

Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Układ graficzny Nesterowicz Mieczysław. Adres redakcji Warszawa, ul Filtrowa 2/4, p.k. 422 tel. 69400 wn. 172. Administracja Warszawa, Al. Jerozolimskie 55 Druk. Z. G. P. W. Nr 1. Nr zam.: 505 — B-73414